

TARTU ÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Maria Yastrebinskaya

EESTI LIIKLUSKINDLUSTUSE TURU VÄLJAKUTSED

Magistritöö

Juhendajad: assistent Mark Kantšukov

Margus Liigand, Swedbank P&C Insurance ASi
juhatuse liige

Tartu 2020

Suunan kaitsmisele

(juhendaja allkiri)

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

.....

(töö autori allkiri)

SISUKORD

Sissejuhatus	4
1. Liikluskindlustuse turu toimimise teoreetilised alused	7
1.1. Liikluskindlustuse toimimise alused	7
1.2. Liikluskindlustuse poliiside hinnastamine ning kahjueraldiste loomine	11
1.3. Liikluskindlustuse turgu mõjutavad tegurid.....	19
2. Eesti liikluskindlustuse turg – empiiriline analüüs	29
2.1. Eesti liikluskindlustuse turg – analüütiline ülevaade	29
2.2. Andmed ja metoodika	35
2.3. Intervjuude ja küsimustiku analüüsi tulemused	40
Kokkuvõte	56
Viidatud allikad	61
Lisad	68
Lisa 1. Intervjuu Meelis Arumäe ja Andres Piirsaluga.....	68
Lisa 2. Küsimustik kindlustusseltside.....	70
Lisa 3. Küsimustik edasikindlustajatele	74
Lisa 4. Võimalikud vastused Eesti liikluskindlustuse turu väljakutsetele	76
Summary	77

SISSEJUHATUS

Liikluskindlustuse puhul on tegemist kohustusliku vastutuskindlustusega, mille eesmärk on liiklusõnnetuse tõttu kannatanutele tagada piiritletud liikluskahju hüvitamine võimalikult kiiresti ja täielikult. Kohustusliku liikluskindlustuse peamine eesmärk on liiklusõnnetuse käigus kannatada saanud isiku kaitse ehk kiire ja õiglase kahju hüvitamise garantii, mis ei sõltu põhjustaja majanduslikust olukorrast. Samuti on oluline ka kahju põhjustaja kaitse, sest kindlustuslepinguga on liiklusõnnetuse tekitaja samuti kaitstud kannatanule kahjude korvamisega kaasnevate materiaalsete raskuste ja maksejõuetuks muutumise eest. (Lahe *et al.* 2017: 17) Seetõttu on kohustuslikul liikluskindlustusel väga oluline sotsiaalne roll, mis kaitseb inimesi nii varaliste kaotuste ja traumade kui ka ulatuslike rahaliste väljaminekute eest.

28. augustil 2017. aastal ilmus Eesti Liikluskindlustuse Fondi kodulehel artikkel, milles kirjutatakse, et 2017. aasta esimeses pooles oli liikluskindlustuse turg jätkuvalt kahjumis. 2016. aasta kuue esimese kuuga said kindlustusandjad liikluskindlustuselt 4,4 miljonit eurot kahjumit, 2017. aasta samal ajal oli kahjum vähenenud 1,7 miljoni euron. (Liikluskindlustus on ... 2017) Sellest võib järeldada, et turg toimib eelkõige kindlustusvõtjate jaoks ning teenuse eest ei maksta liiga palju. Kindlustusseltside seisukohalt vaadatuna on turu toimimisel esinenud probleeme ja kindlustuste väljaminekud on olnud ulatuslikumad kui teenitud tulud. Käesoleva töö autori hinnangul on tegemist põhjalikku uurimist vajava aktuaalse probleemiga.

Liikluskindlustuse üldine olukord, hinnastamise aspektid ning antud valdkonna väljakutsed ei ole tähtsad mitte ainult kindlustusandjatele, vaid ka kindlustusvõtjatele, sest need mõjutavad olulisel määral kindlustusostjate poolt makstavaid makseid ning liiklusõnnetustes kannatanutele väljamakstavaid kindlustushüvitisi. Peale selle ei ole kindlustusettevõtetel ainult kahjude hüvitamise eesmärk, vaid ka oluline sotsiaalmajanduslik roll, mis annab töökohti nii kindlustusvaldkonna töötajatele kui ka koostööpartneritele.

Käesoleva lõputöö autor töötas magistritöö kirjutamise hetkel Swedbank P&C Insurance ASi sõidukikahjude käsitlejana, tegeledes igapäevaselt eelkõige välismaal toimunud liiklusõnnetuste- ning lisaks kasko-, liiklus- ja isikukahjude käsitlemisega ka Eestis. Samuti on autoril kliendikogemus liikluskindlustuse poliiside soetamisel, mistõttu on tal olemas mitmekülgne ülevaade Eesti liikluskindlustuse turust nii teenusepakkuja kui ka tarbija vaatenurgast.

Käesoleva magistritöö eesmärk on välja selgitada Eesti liikluskindlustuse turu peamised väljakutsed. Väljakutsete all peab autor silmas turu jätkusuutlikuks toimimiseks muutmist vajavaid olukordi, mis küll ei nõua kohest reageerimist. Kuivõrd liikluskindlustuse turg on olnud kahjumis, siis pakub autorile huvi veel küsimus, et mis motiveerib kindlustusandjaid Eesti liikluskindlustuse turul tegutsema. Turu kahjumlikkus on seltsidele ilmselgelt probleemiks ning seetõttu on oluline leida kahjumi põhjused ning võimalused selliste olukordade edaspidiseks vältimiseks.

Eesmärgini jõudmiseks on autor püstitanud järgmised uurimisülesanded:

- selgitada välja liikluskindlustuse toimimise põhimõtted;
- selgitada liikluskindlustuse poliiside hinnastamise põhimõtteid;
- selgitada välja, millised tegurid ja probleemid mõjutavad liikluskindlustuse turu toimimist;
- anda ülevaade Eesti liikluskindlustuse turu arengutest viimastel aastatel;
- koostada küsimustikud ning viia läbi intervjuud ja küsitlused Eesti liikluskindlustuse turu osalistega;
- analüüsida ja diskuteerida tulemuste üle;
- teha järeldused Eesti liikluskindlustuse turu peamiste väljakutsete kohta.

Magistritöö koosneb teoreetilisest ja empiirilisest osast. Teoreetilises osas käsitletakse liikluskindlustuse teoreetilist tagapõhja, tutvustatakse liikluskindlustuse turu toimimise aluseid, liikluskindlustuse poliiside hinnastamist, kahjueraldiste loomist, turu toimimises esinevaid probleeme ning liikluskindlustuse turgu mõjutavaid tegureid. Teoreetiline osa on koostatud peamiselt teadusartiklite põhjal. Kuivõrd majandusliku suunitlusega teadusartikleid liikluskindlustuse kohta on kirjutatud pigem vähe, siis antakse töö

teoreetilises osas ülevaade ka muust teemaga seotud erialakirjandusest ja praktilise kallakuga artiklitest.

Empiirilises osas keskendutakse eelkõige Eesti liikluskindlustuse turu spetsiifikale ja selle väljakutsetele. Selleks annab autor ülevaate Euroopa ja Eesti liikluskindlustuse turu taustast, analüüsib Eesti liikluskindlustuse turu finantstulemusi viimase kümne aasta jooksul, intervjuuerib Eesti Liikluskindlustuse Fondi spetsialiste, viib läbi küsitluse Eestis liikluskindlustust pakkuvate kindlustusseltside seas ning intervjuuerib Eesti turul oma teenuseid pakkuvaid edasikindlustajaid ja edasikindlustuse maaklerit.

Liikluskindlustuse valdkonda on Eestis uuritud vähesel määral. Suurem osa teadustöödest on kirjutatud enam kui 10 aastat tagasi. Liikluskindlustuse alal ei ole majanduslikust vaatenurgast lähtudes varem töid kirjutatud. Liikluskindlustuse valdkond on väga spetsiifiline ja lai. Autor soovib anda kogu omandatud informatsiooni edasi võimalikult selgelt, lihtsalt ja arusaadavalt iga valdkonna esindajale ning loodab, et tulevikus kasutatakse antud tööd õppematerjalina või informatsiooniallikana juhul, kui soovitakse tutvuda liikluskindlustuse temaatikaga ja/või tegutseda antud valdkonnas.

Autor tänab oma magistritöö juhendajaid Mark Kantšukovi ja Margus Liigandit, Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhatuse liiget Andres Piirsalu, Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhtivat analüütikut Meelis Arumäge, küsimustikule vastanud kindlustusseltse, Deutsche Rück Schweiz AG riskihindajat Ralph Henn'i, R+V Re vanemriskihindajat Christoph Koch'i ja Aon'i edasikindlustuse maaklerit Lars-Uwe Landt'i.

Märksõnad: liikluskindlustus, kohustuslik kindlustus, kahjueraldised, vastutuskindlustus

Teaduseriala kood CERCS: S182 Finantsid ja kindlustus.

1. LIIKLUSKINDLUSTUSE TURU TOIMIMISE TEOREETILISED ALUSED

1.1. Liikluskindlustuse toimimise alused

Kindlustustegevus on situatsioon, kus kindlustusselts võtab kindlustuslepingu põhjal üle kindlustusvõtja riskid (Kindlustus 2020). Kindlustussektor positsioneerib end kui tänapäeva ühiskonna alussammast. Kindlustusest on saanud üksikisikute, sotsiaalsete rühmade ja ettevõtete riskide ja keerukuste juhtimise strateegiate põhiline osa. See on võimaldanud inimestel toime tulla komplitseeritud ja ebakindlate asjaoludega. (Viaene, Dedene 2004: 313) Vastupidav ja hästi reguleeritud kindlustussektor võib riskide ülekandmise ja säästude koondamise kaudu märkimisväärselt kaasa aidata majanduskasvule ja ressursside tõhusale jaotamisele (Das *et al.* 2003: 3). Sõidukite arvu ülemäärase kasvu tõttu maailmas on tekkinud kohustusliku kindlustuse vajadus, mis kaitseks isikuid sõidukiga kolmandatele isikutele põhjustatud kahju eest (Tomeski 2012: 200).

Kindlustus jaguneb kaheks põhiliigiks: kahjukindlustus ja elukindlustus. Liikluskindlustus kuulub oma olemuselt kahjukindlustuse alla. (Kindlustus 2020) Liikluskindlustuse (*MTPL insurance – Motor Third Party Liability insurance*) põhifunktsioon on tagada, et kolmandatele isikutele hüvitatakse autojuhi poolt põhjustatud liiklusõnnetuse tõttu tekitatud vara- ja/või isikukahjud. Kohustuslik liikluskindlustus on rahaline kaitsesüsteem, mis on loodud autoõnnetustega seotud sündmuste tagajärjel tekkinud kolmandate isikute mis tahes kaebuste vältimiseks seoses isiku- või varakahju põhjustaja maksevõime puudumisega. (Gönulal 2010: 1) Selleks, et kindlustusandjal oleks võimalik antud funktsiooni õigeaegselt ja pidevalt teostada, peab kindlustusvõtja tasuma kindlustusandjale kindla suuruse kindlustusmakseid. (Tomeski 2012: 201-202) Seejuures peetakse liikluskindlustust laekunud maksete mahu poolest varakindlustuse tugevaimaks äriallikaks. Enamikel turgudel iseloomustab liikluskindlustust suur konkurents ja tulemuste tsüklilised kõikumised. (Gönulal 2010: 1)

Mootorsõidukite kohustuslik kindlustus on üks olulisemaid ja enimmüüdud kindlustusliike. Maailmapanga uuringud näitavad, et Euroopas liikluskindlustuse eest saadud maksete summa moodustab vähemalt 30% kõigi varakindlustuse liikide (välja arvatud elukindlustus) kindlustusmaksete kogusummast. (Tomeski 2012: 201) Selline nähtus võib olla seletatav sõidukite arvu kiire kasvuga. Samas suhtuvad paljud autojuhid liikluskindlustusse kui järjekordsesse maksu ning võimalusse sellest kõrvale hoida, mitte ei näe seda kui oma vastutuse kaitset kolmandate isikute eest. (Gönulal 2010: 1) Autori hinnangul on tänaseks inimeste teadlikkus liikluskindlustuse osas siiski kasvanud ning autojuhid küll otsivad võimalikult hea hinnaga kindlustuspakkumist, kuid ei hiili kindlustamisest kõrvale.

Järgnevalt on välja toodud liikluskindlustuse põhikomponendid kindlustusseltsi vaatenurgast (Gönulal 2010: 4).

- Õiguslikud regulatsioonid (*legal structure*). Liikluskindlustuse toimimisel on oluline kohtute praktika ja vastutuse seaduse roll. Nii reguleeritakse kindlustuse kuulumist sõidukile või omanikule, minimaalset kindlustuskatet ning piirmäärasid. Ka liikluspolitsei roll kuulub õiguslike regulatsioonide alla.
- Aktuaarsed meetodid (*actuarial methodology*). Selle abil kehtestatakse kindlustusmaksete määrad ja moodustatakse reserve.
- Reservid täiendavate kulude ja kahjumite katteks (*contingency reserving*). Selle punkti alla kuulub ka riiklik garantiifond.
- Kahjukäsitus ja teabe jagamise mehhanismid (*claims management and information service*). Oluline on andmete kogumine, teabe jagamine ning kahjunõuetega seotud teenused.
- Piisava edasikindlustusekaitse olemasolu (*reinsurance*).

Liikluskindlustuse turu jaoks loodud garantiifondid kompenseerivad sündmuskohalt põgenenud autojuhi poolt tekitatud kehavigastuste ravikulu või kindlustamata sõiduki poolt põhjustatud varalise kahju. Selliste organisatsioonide rajamine on soovitatud Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) ja Euroopa Liidu poolt. Tavaliselt finantseeritakse selliseid garantiiskeeme kindlustusseltside poolt tehtavate sissemaksetega, mis on otseselt seotud seltside poolt kogutud kindlustusmaksetega. Ligikaudu pooltel garantiifondidega riikidel on paigas mehhanismid, mis võimaldavad

garantiiskeemil laenata või saada tulu muudest allikatest. Seejuures valitsus tavaliselt ei rahasta garantiifonde, kuid praktikas on tal kohustus leida lahendus, mis tagab hüvitiste maksmise. (Gönülal 2010: 3) Garantiifondid hüvitavad vajadusel ka kahjud, kui liikluskindlustust pakkuv kindlustusandja on pankrotistunud (Eesti Liikluskindlustuse Fond 2020). Autor lisab juurde, et samuti saavad garantiifondid tulu näiteks kindlustamata sõidukite omanikelt küsitavate kindlustusmaksete eest ning lisaks võivad esitada neile kahjude korral ka tagasinõudeid. Eestis tegutseb garantiifondi juures ka lepitusorgan, mis võimaldab vaidluste korral nii kindlustusvõtjal kui ka kindlustusandjal pöörduda lepitusorgani poole (Lepitusorgan 2020).

Nii nagu eraisikud ja ettevõtted, vajavad ka kindlustusandjad kindlustunnet ja kaitset. Selleks kasutatakse edasikindlustajate abi. Edasikindlustus on protsess, mille käigus kindlustusseltsid otsivad kindlustuskaitset edasikindlustajatelt, et kaitsta end suurte kahjunõuete eest (Ganapathy 2019). Edasikindlustuse näol on tegemist edasikindlustajate poolt pakutava riskijuhtimisstrateegiaga, et optimeerida kindlustusandjate riskipositsiooni vastavalt nende riskivalmidusele (*risk appetite*) (Cheung *et al.* 2017: 1). Kindlustusfirmad ostavad kindlustuskaitset oma eelarve kaitseks volatiilsuse ehk suurte kahjunõuete väljamakse võimaluse eest. Edasikindlustust peetakse kindlustusketi ühenduslüliks kindlustusvõtja ja kindlustusandja vahel, kuivõrd see annab kindlustustehingutele olulise lisandväärtuse. (Ganapathy 2019)

Kindlustuse turul tegutsevad ka kindlustusvahendajad, kes tegelevad tasu eest kindlustuslepingute vahendamisega. Eestis jagunevad kindlustusvahendajad kaheks: kindlustusmaakleriteks ja kindlustusagentideks. Seejuures on nende tegevus erinev: kindlustusvõtja huve esindab kindlustusmaakler ning kindlustusandja huve kindlustusagent. (Kindlustus 2020) Lihtsuse mõttes kasutab autor käesolevas töös edaspidi kõnekeelset mõistet maakler.

Eelnevalt kirjutatust lähtudes toob autor välja liikluskindlustuse turu peamised osalised:

- kindlustusvõtjad,
- kindlustusseltsid,
- garantiifond,
- lepitusorgan,

- kohtud,
- edasikindlustajad
- kindlustusmaaklerid.

Euroopa Liidu asutamise varajases etapis olid paika pandud mõned põhilised eesmärgid, sealhulgas ka kaks põhilist prioriteeti (Tomeski 2012: 201):

- avatud turu loomine Euroopa Liidu liikmesriikide vahel,
- vajalike tingimuste loomine piiriüleseks vabaks liikumiseks.

Selliste muutuste võimaldamiseks oli vaja ühtlustada liikmesriikide seadused ja tagada asjakohased regulatsioonid, mis garanteeriksid süsteemi pideva funktsioneerimise. Seetõttu on Euroopa Liidu liikmesriikide liikluskindlustuse õiguslik raamistik määratletud viie direktiiviga: 72/166/EEC, 84/5/EEC, 90/232/EEC, 2000/26/EC, 2005/14/EC ja nende muutustega 2009/103/EC. (Tomeski 2012: 201) Olavi-Jüri Luik on oma 2004. aastal kirjutatud magistritöös jaganud liikluskindlustuse süsteemid kolmeks: siseriiklikud liikluskindlustuse süsteemid, rohelise kaardi liikluskindlustuse süsteem ja Euroopa Liidu poolt reguleeritud liikluskindlustuse süsteem (Luik 2004: 42). Euroopa Liiduga liitumist taotlevad riigid peavad oma kohaliku seadusandluse kohandama nii, et seadused vastaksid nende direktiivide nõuetele (Tomeski 2012: 208). Seetõttu on käesoleva töö autori hinnangul Olavi-Jüri Luige poolt välja toodud jaotus Euroopa seisukohalt vaadatuna vananenud, sest Euroopa Liiduga on 2004. aastast saadik liitunud uusi riike ning seetõttu on siseriiklikud süsteemid ühtlustunud teiste riikide süsteemidega.

Euroopa kindlustusturgudel pärinevad kogemused ütlevad, et liikluskindlustus on leidnud rakendust erinevates raamistikes, milleks on kas riigi poolt reguleeritud turuhinnad või vaba konkurentsiga liikluskindlustuse liberaliseeritud turg. Liberaliseeritud liikluskindlustuse turg osutab liikluskindlustuse hinnastamise vabadusele, mis tähendab piirangute, raamistike ja riigi ettekirjutuste kaotamist. (Tomeski 2012: 200-201) Seega võib antud käsitluse kohaselt jagada liikluskindlustuse süsteemid hinna kujunemise järgi kaheks: vaba konkurentsiga turg ning riigi poolt reguleeritud turg.

Liberaliseeritud turul keskenduvad kindlustusandjad uute klientide meelitamisele ja vanade klientide hoidmisele tänu alljärgnevatele kvaliteetsetele teenustele ning tingimustele (Tomeski 2012: 203):

- kiire kahjukäsitus;
- parem riskivalik ehk laialdasem kaitse;
- professionaalselt koostatud hinnakirjade järjekindel kohaldamine;
- sisemiste kulude vähendamine, mis on tingitud kahjukäsitlusega tegelemisest;
- tehniliste reservide nõuetekohane kasutamine, mis on vastavuses Euroopa Liidu soovitusetega;
- parem ja rikkalikum teenuste valik.

Käesoleva töö autori hinnangul on eelnevalt välja toodud meetodid olulised iga kindlustusseltsi jaoks, kuid liikluskindlustuse puhul võivad uute klientide meelitamise ja vanade klientide hoidmise puhul jääda pigem tagaplaanile. Kuivõrd tegemist on kindlustusega, mis korvab kliendi poolt kolmandatele isikutele tekitatud kahju, siis ei ole põhjustajast kindlustusvõtjale ilmsete avariide puhul otseselt oluline kahjukäsitluse kiirus või rikkalik teenuste valik, sest reeglina ei kaasne liikluskindlustusega lisateenuseid. Antud tingimused on olulised vabatahtlike kindlustuste puhul (näiteks kasko-, kodu-reisi- või elukindlustus), sest siis korvatakse kindlustusandja enda kahju.

Eduka liberaliseeritud turu tõestatud eelised on: kindlustusandja võetud risk on enamasti homogeense iseloomuga; administratiivne tõhusus ja otsemüügi arendamine; efektiivne kahjukäsitus, millega kindlustusandja end turul esile tõstab; efektiivne reguleerimine ja kindlustusvõtjate vastutustundliku käitumise märkimisväärselt kõrge tase võrreldes riiklikult reguleeritud hinnastamispoliitikaga liikluskindlustuse turgudel. (Tomeski 2012: 203)

Järgmises alapeatükis tutvustab autor detailsemalt liikluskindlustuse hinnastamist.

1.2. Liikluskindlustuse poliiside hinnastamine ning kahjueraldiste loomine

Kindlustuse puhul on tegemist lepingulise suhtega, milles kindlustusandja ehk kindlustusselts nõustub kindlustusmaksete tasumise eest andma kindlustusvõtja asemel

rahalist toetust peale seda, kui on laekunud ametlik kahjunõue seoses tulevaste sündmustega (Viaene, Dedene 2004: 314). Igasuguse kindlustuse aluspõhimõte on see, et kui kindlustusandjad tahavad vabatahtlikult müüa kindlustuskaitset, peavad nad piisavas koguses teenima nende kahju- ja halduskulusid katvaid ning eeldatavat kasumit garanteerivaid kindlustusmakseid, et kompenseerida omavahendite finantseerimiseks vajaliku kapitali saamise kulud. (Gönülal 2010: 4)

Kindlustusmaksete arvutamisel kasutatakse kindlustusmatemaatilisi meetodeid ja usaldusväärseid statistilisi andmeid, sest kindlustusmakse põhikomponendid ei ole makse määramise ajal teada. Kindlustusmaksete koguväärtuse arvutamisel saadakse kõigepealt puhta tehnilise või riskipositsiooni tasemele vastavate kindlustusmaksete väärtus. Lõplik kindlustusmaksete väärtus saadakse, kui tehnilistele kindlustusmaksetele lisatakse juurde muud tegevuskulud. Tegevuskuludeks on näiteks soetus- ja halduskulud, edasikindlustuse kulud, kapitalikulud. (Tomeski 2012: 205) Autor toob välja, et kuludena võib arvestada ka kindlustusseltsi esindajate ehk korrespondentide teenustega kaasnevad kulud. Kuivõrd tehnilisi kindlustusmakseid ei ole võimalik muuta ning sellest lähtuvalt ei saa ka vähendada oodatavate kahjunõuetega kaasnevaid kulusid, siis üritavad kindlustusseltsid tegevuskulusid vähendada, mis võimaldab klientidele omakorda pakkuda head kindlustushinda ning seeläbi olla konkurentsivõimelisem. Tegevuskulude vähendamise alla võib kuuluda töö automatiseerimine ehk arvutiprogrammide arendamine ning ka kontorite sulgemine.

Liikluskindlustuse hinnastamisel puutuvad kindlustusandjad kokku mitmete väljakutsetega (Tomeski 2012: 202):

- kindlustusandja peab hindama oma toote väärtust enne, kui on teada hinda määravate tegurite väärtused;
- tuleb kindlaks määrata tulevaste kahjunõuete maksumusele vastava tehniliste kindlustusmaksete ehk kahjunõuetele kuluvate maksete summa, mis vastaks tulevaste kahjunõuete maksumusele;
- konkurentsi mõju all võivad liikluskindlustuse hinnad varieeruda.

Liikluskindlustuse hinnastamisel on kindlustusseltsile teada mineviku kogemus, millised kahjud on tekkinud ning määramatus ehk kui palju on reservi näol üles võetud (reservid

on hinnang tulevaste väljamaksete kohta, mis sisaldab määramatust). Rahvusvaheliselt turult pärinevatele kogemustele tuginedes võib öelda, et liikluskindlustuse hinnastamine esineb erinevates raamistikes: riiklikult reguleeritud liikluskindlustuse hinnad, osaliselt reguleeritud turg koos lubatud ja kindlaksmääratud tariifide komplektiga ning vaba liberaliseeritud turg (Tomeski 2012: 202).

Mitmetes arengumaades peetakse liikluskindlustust mittepopulaarseks kindlustusliigiks. Sellisel juhul üritab riik liikuda võimalikult madala hinnataseme säilitamise suunas, et vähendada kindlustamata sõidukite arvu. Kindlustuse järelevalve eest vastutavad regulaatorid peavad tihti silmitsi seisma liikluskindlustuse liiga madalate hindadega, mis omakorda põhjustab mitmeid probleeme kindlustusturul (Tomeski 2012: 202):

- usalduse puudumise tõttu pikk käsitusperiood ja kahjude madal hindamine,
- finantstulemused ei võimalda suurendada kindlustushüvitiste suurust (hüvited väikesed),
- kindlustusseltside vähenenud maksevõime,
- ebapiisavad reservid.

Autori hinnangul ei pruugi kindlustusseltsid olla motiveeritud riigi poolt reguleeritud turul tegutsema, kuivõrd suurt kasumit on raske teenida ning samas väikeste hüvitiste tõttu võib olla suurenenud vaidluste osakaal kannatanu ja kindlustusandja vahel. Teisest küljest võib niisugusel turul olla kasumi teenimine kindlam kui vabal turul tegutsemisel.

Riigi poolt reguleeritud turud ei lase kindlustusandjatel määrata kindlustuse hindasid vastavalt turutingimustele ning selle tõttu on kindlustusseltsid isegi vaatamata õnnestunud või hoopis ebaõnnestunud juhtimisele, turul siiski samasuguse hinnaga. Seda saab põhjendada asjaoluga, et liikluskindlustust nähakse kui baasvajadust rahuldavat toodet, mida on vaja igal majapidamisel ning mille hind peab olema kõigile kättesaadav ja just seetõttu tahab valitsus liikluskindlustuse hinnastamise üle kontrolli omada. Liikluskindlustuse õiglase hinna määramine on suurim probleem, millega kindlustusseltsid puutuvad kokku liberaliseeritud turule üleminekul. See ei ole lihtne põhjusel, et esineb usaldusväärsete andmete puudulikkus või täielik puudumine. Riigi poolt reguleeritud liikluskindlustuse turul on loodud ühise andmebaasiga süsteem. (Tomeski 2012: 202)

Autori hinnangul on antud süsteem vananenud ning vajab uut suunda. Näiteks oli Venemaal 2019. aastal varakahju nõude suurim määr 400 000 rubla (Компенсационные выплаты 2020), mis käesoleva töö kirjutamise hetkel on veidi alla 5000 euro. Suurema liiklusõnnetuse ning ulatuslikemate kahjustuste puhul on kannatanul võimalus nõuda põhjustajalt kohtu kaudu ülejäänud kahjusumma. See tähendab, et sõidukite omanikud ei ole liikluskindlustusega hästi kaitstud, sest põhjustajate kindlustus katab kahjusid vähesel määral ning kannatanu võib õiglasest hüvitisest ilma jääda. Samas võib sellest tulenevalt olla suurem efekt kaskokindlustuse ostule, kuivõrd nii kaitsevad sõidukite omanikud oma sõidukeid võimalike suurte kahjude põhjustajate maksevõime puudumise eest.

Enamik arenenud riike kasutab kindlustusvõtjate kindlustusmaksete määramiseks mitut muutujat, milleks on tavaliselt näiteks juhi vanus, sugu, amet, elukoht, auto tüüp ja selle kasutusala. Mõnes riigis on kasutusele võetud ka erilised näitajad nagu perekonnaseis, suitsetamisharjumused või isegi auto värv. Selliseid muutujaid nimetatakse sageli *a priori* muutujateks, sest nende väärtuseid saab kindlaks teha enne seda, kui kindlustusvõtja alustab sõitmist. Nende kasutamise peamine eesmärk on jagada kindlustusvõtjad homogeensetesse klassidesse. Näiteks, kui on tõendatud, et naised põhjustavad märkimisväärselt vähem liiklusõnnetusi kui mehed, siis *ceteris paribus* tingimusel peaksid naised õigluse argumentidest lähtuvalt maksma madalamaid kindlustusmakseid. Pealegi, kui ettevõtte peaks selle muutuja eripära eirama ja rakendama nii meestele kui naistele ühesuguse keskmise makse, siis enamik naiskindlustusvõtjaid vahetaksid kindlustusseltsi, mille tagajärjel jääks ettevõttesse ebaproportsionaalselt palju mehi ja kahjunõuete tasumiseks ebapiisav sissetulek. (Lemaire 1995: 3)

Õiglasele riskitasemele vastava liikluskindlustuse õiglase hinna määramiseks on vaja luua andmebaas, mis sisaldaks vähemalt 5 aasta andmeid poliisi, sõiduki, sõiduki kasutaja ja kahjuajaloo kohta. Kindlustusandjale on usaldusväärsete ja adekvaatsete andmete omamine kasulik, sest nii saab ta õige ettekujutuse kindlustusvõtja profiilist ja temaga kaasnevast riskist ning määrab õiglase hinna. (Tomeski 2012: 202)

Vaatamata paljudele *a priori* muutujate kasutamisele, on mitmed kogu maailmas läbi viidud uuringud näidanud, et tulevaste kahjunõuete arvu parim ennustaja ei ole mitte juhi vanus, sugu ega amet, vaid tema varasem käitumine ehk liikluskindlustuse kontekstis põhjustatud kahjujuhtumite arv. Üheks selliseks praktikaks on *bonus-malus* (ladina

keelest hea-halb) süsteem, mille kohaselt ühe või mitme liiklusõnnetuse põhjustamise eest vastutavaid kindlustusvõtjaid karistatakse täiendava lisatasu ehk *malus*'ga ning premeeritakse õnnetusi vältinud juhte soodustuse ehk *bonus*'ga. (Lemaire 1995: 4) Antud definitsiooni kokku võttes, tähendab *bonus-malus* süsteem, et liiklusõnnetusi põhjustavate kindlustusvõtjate kindlustusmaksed on kõrgemad kui õnnetusi mitte põhjustanud klientide omad. Seejuures uued kindlustusvõtjad, kellel puudub kahju põhjustamise ajalugu, peavad maksma kõrgemaid kindlustusmaksid (Zavadil 2014). Selline süsteem aitab autori hinnangul kaasa juhtide hoolikamale sõitmisele, sest liiklusõnnetuse põhjustamisel võib olla märkimisväärne efekt ka kindlustusandja poolt määratud kliendi tulevastele kindlustusmaksetele.

Nagu eelnevalt mainitud, ei ole liikluskindlustuse poliisi hinna määramine lihtne ning seetõttu peab kindlustusandja kasutama spetsiaalseid tehnikaid ja meetodeid. Antud toote hind, nii nagu ka teiste toodete ja teenuste hinna puhul, on mõjutatud ning kujuneb nõudluse ja pakkumise tulemusena. Samas peab kindlustusselts määrama siiski toote piirhinna, millest hind ei tohi olla madalam, kuivõrd liiga madal hind võib kahjustada kindlustusandja finantsstabiilsust. (Tomeski 2012: 202)

Kindlustusseltsi põhitegevusest tulenevalt on selts kohustatud eraldama kindlustuslepingutest tulenevate kohustuste järjepidevaks täitmiseks piisavad vahendid. (Tomeski 2012: 206) Kahjukindlustuses (*property and casualty*) on kahjunõuete lõplikuks käsitlemiseks sageli vaja mitut aastat. Samal ajal peavad kindlustusandjad moodustama reservid ehk kahjueraldised, mis kajastavad nende hinnanguid hindamispäeval või enne seda tekkinud maksmata kahjunõuete osas. (Denuit, Trufin 2018) Kahjureservid kajastavad maksmata hüvitiste hinnangulisi kohustusi (Aiuppa, Trieschmann 1987: 101). Kahjunõudeid reserveeritakse oodatavate kohustuste ulatuses, mille kindlustusselts on kohustatud tasuma kahjusaaja(te)le (Tomeski 2012: 207). Teoorias peaks reserve olema piisavalt selleks, et katta kõik kindlustusandjale suunatud kohustused. Tavaliselt on kahte tüüpi kahjueraldisi: reservid teatatud, kuid veel tasumata kahjude katteks ning reservid toimunud, kuid mitte teatatud kahjude katteks. (Aiuppa, Trieschmann 1987: 101) Täpsemalt on nende jaotus toodud välja joonisel 1.

Reservid toimunud ja teatatud kahjude (*incurred and reported*) katteks. Sellised reservid on ette nähtud juhtumite hüvitamiseks, mis on toimunud ja millest on teatatud

käesoleval perioodil, kuid nende eest tasumine on planeeritud järgmisel aastal. Selline nõuete hiline esitamine võib tuleneda ebarealistlikust hindamisest, kindlustusandja hooletusest ja kahju saaja hooletusest nõutud dokumentide esitamisel. (Tomeski 2012: 207) Autori kogemuse kohaselt võib kahjunõude hilinenud esitamine tuleneda ka kahjusaaja väiksest huvist oma vara taastada, sest kahjustused on väikesed ning ei vaja kiiret tegutsemist. Teatatud, kuid veel tasumata kahjud võib omakorda jagada kaheks: kahju osas on otsus tehtud, kuid hüvitis ei ole veel välja makstud, ning juhtumid, mille osas ei ole veel otsust tehtud (Aiuppa, Trieschmann 1987: 101).

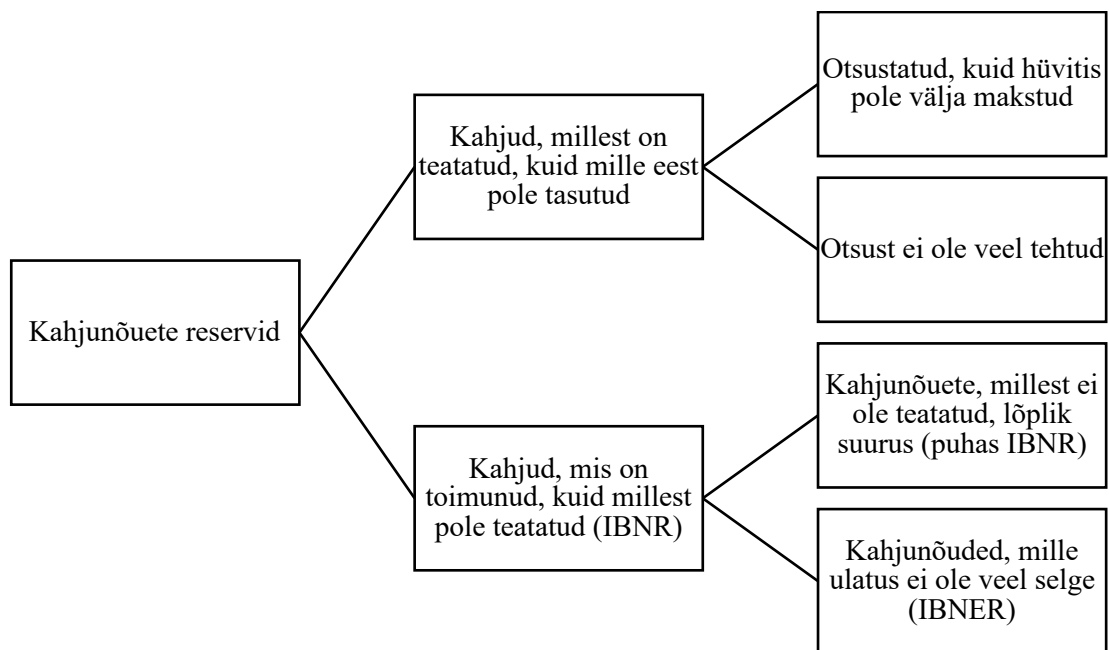
Reservid toimunud ja teatamata kahjude (IBNR – *incurred but not reported*) katteks.

Vaatamata sellele, et kindlustus on ette nähtud täpseks ja pidevaks tegevuseks, ei teata kindlustusvõtjad paljudel juhtudel kindlustusandjat kahju tekkimisest kohe peale juhtumi toimumist. Praktikas on selliste juhtumite arv väga suur, seega eelistavad kindlustusandjad ka selliste reservide arvutamist. (Tomeski 2012: 207)

Praktikas kasutatakse veel lähenemist, mille kohaselt IBNR jagatakse omakorda kaheks: puhas IBNR ja IBNER. Puhast IBNR-i defineeritakse seejuures kui teatamata kahjunõuete lõplikku suurust ning IBNER-i kui teada olevate nõuete arengut ehk teatatud kahjunõuete lõplikku suurust, millest on maha lahutatud nõuded või summad, millest on juba teavitatud. (Schlemmer, Tarkowski 2013: 1) IBNER (*incurred but not enough reported*) tähistab seega ebapiisaval määral teavitatud kahjunõudeid. (Incurred but ... 2013)

Autori hinnangul võib kahjunõuete eraldised jagada kolmeks:

- reservid toimunud ja teatatud, kuid tasumata kahjude katteks;
- reservid ebapiisaval määral teavitatud kahjunõuete (IBNER) katteks;
- reservid toimunud ja teatamata kahjude (IBNR) katteks.



Joonis 1. Kahjunõuete reservide klassifikatsioon. Allikas: autori koostatud (Aiuppa, Trieschmann 1987; Schlemmer, Tarkowski 2013) põhjal.

Autor arvab, et IBNER ei ole IBNR-i alaliik, vaid eraldiseisev termin, mis oma olemuselt on paremini tuvastatav kui seda on IBNR. IBNER-i puhul võib teatud kahjude puhul arvestada nõuete teatud suurenemisega. Vaatamata sellele, et kindlustusseltsidel on oma statistilised meetodid, mille abil hinnatakse IBNR-i ja IBNER-i ulatust, siis tegelikult on autori arvates osade kahjude puhul võimalik kaasata kahjukäsitlejaid IBNER-i hindamisse. Näiteks, kui kannatanu teatab varakahjust, kuid kahjukäsitlejale on teada, et tema tervist on sündmuspaigal kontrollinud ka kiirabi, siis võib üles võtta ka isikukahjuga seotud reservi, mille kohta tõenäoliselt laekub teatud viivitusega ka kahjunõue kiirabi poolt. Samamoodi ka isikukahjudega, kus on laekunud esmane kiirabiarve, siis kogenud ja vastavaid teadmisi omaval kahjukäsitlejal on võimalik isegi esmase vigastuste kirjelduse põhjal arvestada tulevaste kahjunõuetega. Lisaks, kui on tegemist töövõime täielikult kaotanud isikuga, siis võib ennustada, et tal tekivad tulevikus täiendavad ravi- ja hoolduskulud, mille kohta võib moodustada täiendava reservi.

Liikluskindlustuses eristatakse peamiselt kahte liiki kahjunõudeid: pikaajaliste kohustustega ehk nn pika sabaga nõuded (*long-tail liability*) ja lühiajaliste kohustustega (*short-term liability*) kahjunõuded. Pikaajaliste kohustustega nõuete puhul on tegemist kahjunõuetega, millega kaasneb pikk käsitusperiood ja reeglina ka suur toimunud ja

teatamata kahjude (IBNR) osakaal. Lühiajalised kohustused kaasnevad tavaliselt varakahjudega. (Kagan 2020) Ajalised probleemid võivad kaasneda näiteks keskkonna- ja mürgikahjudega. Pikka käsitlusaega vajavad nõuded sisaldavad tavaliselt progresseeruvaid vigastusi või kahjustusi, mis kujunevad pikema aja jooksul. (Michaels *et al.* 2015) Käesoleva töö autor lisab juurde, et progresseeruvad vigastused võivad tekkida raskete liiklusõnnetuste tagajärjel, milles kannatanu saab ulatuslikke tervisekahjustusi. Selliste kahjunõuete käsitlemisega kaasneb lisaks ka suur ebapiisaval määral teavitatud nõuete osakaal (IBNER), sest teatavasti ei kannatanu ise ega ka meedikud ning kindlustusandja ei pruugi teada, kuidas tervisekahjustused progresseeruvad. Liikluskindlustuses väljendub tavapärane pikaajaliste kohustustega kahjunõue sissetuleku kaotuses, ravi- ja hoolduskuludes.

Maailmas on kasutusel mitmeid liiklusõnnetuse tagajärjel tekkinud püsiva töövõimetuse hüvitamise süsteeme, kuid põhilisteks on ühekordne hüvitis (*lump sum*) või annuiteet. Annuiteedi puhul on isikukahjude kontekstis tegemist kahe või enama perioodimaksega. Liiklusõnnetuses viga saanud ning töövõime kaotanud isik võib soovida kahte makset – ühte viie aasta pärast ja teist kümne aasta pärast. Samas võib kannatanu soovida saada kindlustushüvitist iga kuu. (Lilly 1977: 243) Annuiteeti kasutatakse eelkõige selleks, et tagada kannatanule pidev rahaline sissetulek (Guy Carpenter & Company, LLC 2010). Seega kaasnevad ka annuiteetmaksete puhul pikaajalised kohustused ning mida noorem inimene, seda pikem on kahjunõude nn saba. Autori arvates võib öelda, et liikluskindlustuse toode kui selline on nn pika sabaga ehk selle puhul on alati oht, et kahjunõue kujuneb pikaajaliseks.

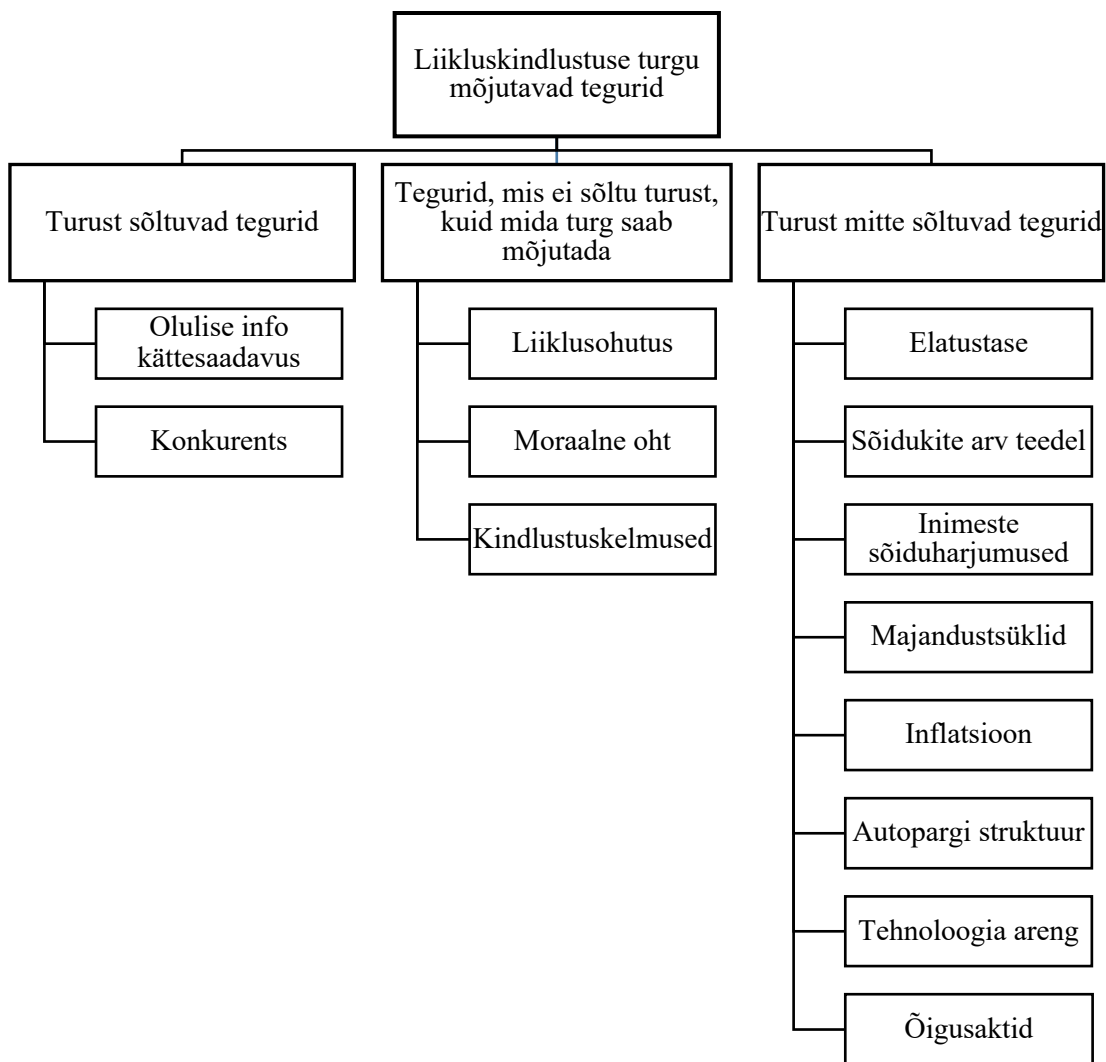
Pika sabaga kahjunõuded hõlmavad endas mitut aastat ning sellised kahjustused on pidevad, progresseeruvad ja korduvad. Sellised võivad olla ka keskkonnaga seotud kahjunõuded, mis tuleneva pikaajalisest saastest. (Johnson 2017) Käesoleva töö autor lisab juurde, et sõiduki tegevusest tulenevalt võib keskkonnale avalduda ulatuslik negatiivne mõju näiteks veoauto teelt väljasõidust tulenevast õli- ja/või kütusereostusest. Nii võib suure keskkonnakahju põhjustada kütuseveoki teelt väljasõit ning sellega kaasnev paagi lõhkemine. See, kas tegemist on pikaajalise kahjunõudega või mitte, oleneb asjaolust, millal see kahju avaldub.

Kindlustusandjal on võimalik säilitada konkurentsivõime ainult siis, kui ta võtab järjekindlalt piisavalt kindlustusmakseid aktsepteeritud riskide eest. See on eriti oluline üldises kindlustuses (*general insurance*) ja mootorsõidukiteäris (*motor business*), kus riskid võivad olla väga muutlikud ning inflatsioon ja muud tõusutrendid avaldavad pidevat survet kahjunõuete katmiseks vajalikele kuludele. Samuti asjaolu, et kindlustuspoliisid väljastatakse tavaliselt üheks aastaks ning kindlustusandja hea äri võib muutuda halvaks väga kiiresti, kui selle määrad muutuvad ülejäänud turuga võrreldes sobimatuks ja kui tariifid ei kajasta riskidega seotud nõueteks kuluvate tegelike kuludega. (Gönülal 2010: 8) Selle asjaolu tõttu on väga oluline, et kindlustusandjad jälgiksid pidevalt kindlustusmaksete ja kulude ulatust ning samuti turuüleseid tariife, et vajaduse korral muuta oma tariife turule ja oma vajadustele vastavaks.

Seega oleneb kindlustusandjate edukus, konkurentsivõime ning liikluskindlustuse turu üldine jätkusuutlik toimimine eelkõige kindlustuse hinnastamisest ning kahjueraldiste täpsest hindamisest.

1.3. Liikluskindlustuse turgu mõjutavad tegurid

Antud alapeatükis tutvustab autor põhilisi tegureid, mis vähemal või suuremal määral mõjutavad liikluskindlustuse turgu ning millega kindlustusandjatel tuleb oma igapäevases töös arvestada. Autor on jaganud mõjutegurid kolme rühma: liikluskindlustuse turust sõltuvad tegurid; tegurid, mis ei sõltu turust, kuid mida turg saab mõjutada ja turust mitte sõltuvad tegurid (vt joonis 2).



Joonis 2. Liikluskindlustuse turgu mõjutavad tegurid. Allikas: autori koostatud

Liikluskindlustuse turust sõltuvad tegurid. Kindlustussektor erineb teistest finantssektori alamsektoritest selle poolest, et selle peamine eesmärk on katta kindlustusvõtjate rahalisi kahjusid. Kindlustusvõtjad ostavad kaitset kindlaksmääratud sündmuste esinemise vastu ja kindlustusandjad loovad kahjueraldised nõuete hinnangulise kogumaksumuse katmiseks. Kindlustus põhineb tõenäosusteoorial, kus hind määratakse enne täpse maksumuse teadasaamist. (Das et al. 2003: 5) Käesoleva magistritöö autor lisab juurde selgituse, et kindlustusandjad seisavad silmitsi väljakutsega, kus kindlustusmaksete suurus tuleb määrata enne kindlustuslepingu väärtuse teadasaamist. Autori hinnangul on see eriti keeruline just liikluskindlustuse kui

vastutuskindlustuse kontekstis, kus tuleb hinnata, kas teatud klient üldse põhjustab kahju või kui ta põhjustab, siis kui suureks ulatub kahju suurus. Tegelike nõuete mittevastavus ootustega on suur risk, mis vajab maandamist (Bae et al. 2009). Sellise riski maandamiseks on vaja olulise info kiiret kättesaamist. Seega on kindlustusandjatel loodud andmebaasid, mis aitavad keerukate statistiliste arvutuste abil ning mineviku kogemuse põhjal luua ülevaate näiteks enim avariisid põhjustanud sõidukitest.

Õiglase kindlustusmakse määramiseks vaja andmebaasi, mis sisaldaks viimaste aastate andmeid sõiduki ja selle kasutaja kohta. Seejuures võivad kindlustusvõtjad vahetada kindlustusseltse ja autosid ning seetõttu võib info isiku kohta jääda puudulikuks. Näiteks Hollandis oli üheks võimaluseks kindlustusseltsi vahetusel küsida vanalt kindlustusandjalt isiku kahjuajaloo väljavõtet, et määrata võimalikult adekvaatne liikluskindlustuse makse hind (Zavadil 2014). Autor on arvamusel, et turu efektiivseks toimimiseks on vajalik ühtne automatiseeritud süsteem, millest oleks näha kindlustusvõtja liiklusõnnetuste ajalugu. Peale selle tagavad usaldusväärsed andmed abi kahjunõuete käsitlemisel, kindlustamata sõidukite edukama jälgimise, toodete õiglasema hinnastamise ja kindlustuskelmuste efektiivsema ennetamise (Gönülal 2010: 3).

Liikluskindlustuse turust sõltumatud, kuid turu poolt mõjutatavad tegurid. Ka inimeste käitumisel ning ohutul sõidustiilil on oluline mõju liikluskindlustuse turu toimimisele ning seda mitte ainult hea hinnaga poliiside soetamisel. Maailma Terviseorganisatsiooni 2018. aasta raportis on märgitud, et liiklusõnnetustes hukkunute arv on kasvanud 1,35 miljoni inimeseni aastas. Isikuid, kes saavad elumuutvaid pikaajaliste tagajärgedega vigastusi, on aga kuni 50 miljonit. (Global status report ... 2018) Eelmises alapeatükis on välja toodud, et liiklusõnnetuste puhul on alati oht, et nõue kujuneb pikaajaliseks. Liiklusõnnetuse käigus vigastada saanud inimeste kahjustustega võivad aga kaasneda väga pikaajaliselt nõuded, mistõttu peab liiklusõnnetuste ärahoidmine olema kindlustussektori põhiliseks prioriteediks. Seega saab turgu mõjutada ka seltside ja kindlustussektori enda käitumine. Mõningates riikides jagab kindlustusselts vastutust liiklusõnnetuste ärahoidmise eest ning organisatsioonid, mida rahastab kindlustussektor, annavad väärtusliku panuse liiklusohutuse tagamisel. Nii näiteks Rootsi Folksam ning Ameerika Ühendriikide maanteeohutuse kindlustusinstituut (Insurance Institute of Highway Safety) annavad objektiivse informatsiooni uute autodega

liiklusõnnetuste esinemise kohta ja muudest ohutusega seotud probleemidest. Infot koguvad seejuures Soome Kindlustusfond (Finnish Insurers' Fund) ja Türgi andmekogumissüsteem TRAMER, mis uurivad igat surmaga lõppenud liiklusõnnetust riiklikul tasandil, viies läbi uuringud ning tuues hiljem info ohutuse kohta avalikkuse ette. (Gönülal 2010: 2) See tähendab, et kindlustussektoril on samuti võimalus mõjutada liiklusõnnetuste esinemise sagedust ja tagajärgede tõsidust ning ennetada õnnetusi, tehes koostööd näiteks maanteeameti ja autotootjatega.

Ühe lähenemise kohaselt võib liikluskindlustuse turgu mõjutada ka moraalne oht (*moral hazard*), mille puhul on tegemist riskiga, et kindlustuse olemasolu ja kättesaadavus soodustab kindlustusvõtja oponentlikku käitumist (Parsons 2003). Moraalne oht tekib siis, kui ühel osapoolel on võimalus võtta endale täiendavaid riske, mis mõjutavad teist osapoolt negatiivselt. Otsus ei põhine mitte sellel, mida peetakse õigeks, vaid sellel, millest tuleneb kõige suurem kasu. (Kenton 2019)

Moraalne oht tähendab, et kindlustusvõtja käitumisest tingitud kahju põhjustamise tõenäosus suureneb. Erasikule kindlustuskaitse pakkumine võib viia selleni, et ta käitub hooletumalt kui enne kindlustuskaitse saamist. (Kunreuther 2008) Parsons (2003) nimetab sellist nähtust poliisiomaniku riskiks (*policyholder hazard*). Ta selgitab, et moraalne oht on klassikalises tähenduses võimalus, et kindlustusvõtja, teades, et ta on kindlustatud, muudab oma käitumist, mis võib viia soovimatute tagajärgedeni ehk samuti muutuda hooletuks. (Parsons 2003) Võimalikuks probleemiks on see, et kui kindlustusandja ei arvesta moraalse ohuga ja ei suuda sellist käitumist ennustada ja tugineda hinna määramisel vaid kindlustamata isikute varasemate kahjude andmetele, siis võib olla tõenäosus, et kindlustusvõtjatele määratakse liiga madal kindlustusmaks, millest ei piisa kahjude katmiseks. (Kunreuther 2008)

Moraalse ohuga seotud ohtude vältimiseks võib suurendada kindlustusmaksleid, omavastutust või hoopis kehtestada kaaskindlustus, kehtestada kindlustuskaitse maksimumpiirid või nõuda kindlustuse tingimusena erilisi leevendusmeetodeid. (Kunreuther 2008) Autori hinnangul on moraalne oht oluline tegur, mis võib mõjutada liiklusõnnetuste esinemist. Kuivõrd liikluskindlustuse näol on enamikes riikides tegemist kohustusliku kindlustusega, siis kindlustusvõtjad on harjunud selle enamasti taskukohase kuluga ning ei pruugi karta tekitada kellelegi kahju. Autojuht teab, et kahju tekitamisel ei

pea ta omast taskust midagi tasuma ning kindlustus korvab kõik kahjud, seega võib ettevaatlikkus mingil määral väheneda.

Ka kindlustuskelmustel on oluline osa liikluskindlustuse turu toimimisel. Kindlustuskelmust defineeritakse kui ostja või müüja ebaseaduslikku tegevust. Kindlustuskelmus on katse ära kasutada kindlustuslepingut, sest kindlustus on mõeldud eelkõige riskide eest kaitsmiseks, mitte kindlustusvõtja rikastamiseks. (Chen 2019) Kindlustuse eesmärk on kahjunõuete tõhus ja õigeaegne tasumine. Kindlustusseltsid on teadlikud, et kindlustusvõtjatel võib olla võimalusi ja stiimuleid õnnetuste ärakasutamiseks ning isegi nende fabritseerimiseks või põhjustamiseks, et saada hüvitisi, mida nad vastasel juhul ei saaks. (Derrig 2002) Käesoleva töö autor lisab juurde, et kindlustusseltside tegutsemise kitsaskohaks on informatsiooni asümmeetria. Kindlustusjuhtumi korral teab kahjusaaja ehk kahjunõude esitaja täpselt, mis juhtus, samas kui kindlustusandjal adekvaatne teave puudub. Liiklusõnnetuse puhul võib olla tegemist ka näiteks lavastatud õnnetusega, milles mõlemate sõidukite juhid teavad täpselt, mis juhtus, kuid edastavad kindlustusandjale valeandmed.

Kindlustusvahendaja poolt sooritatud kindlustuspettus hõlmab näiteks olematute ettevõtete müügilepinguid, kindlustusmaksete esitamata jätmist ja suuremat komisjonitasu loomise poliitikat. Klientide poolt sooritatud pettusteks võivad olla näiteks liialdatud kahjunõuete esitamine kindlustusandjale, võltsitud haiguslood, võltsitud surmad või inimröövid ja mõrvad. (Chen 2019) 2018. aastal kirjutatud bakalaureusetöös lõi autor välja kindlustusuuriija Kalev Mõituse arvamuse, mille kohaselt koguvad Suurbritannias ja Skandinaavias populaarsust kaela- ja peavaludega seotud kahjunõuded (Yastrebinskaya 2018: 43-44). Autor lisab juurde märkuse, et selliste nõuete korral on kindlustusandjal keeruline kontrollida valu reaalselt olemasolu ning seetõttu on sellises olukorras vaja usaldada klienti.

Sõiduki omanik võib vale registreerimisadressi kaudu proovida vähendada kindlustusmakseid. Näiteks, kui sõiduki omanik elab kõrge riskisusega piirkonnas, milles kindlustusmaksed on suuremad, võib ta kindlustuskulude alandamiseks registreerida oma sõiduki madalama riskitasemega piirkonnas. (Chen 2019) Autori hinnangul on sellisel juhul tegemist pigem süsteemi ärakasutamisega kui kelmusega. Näiteks Eestis sõltuvad liikluskindlustuse maksed sõiduki vastutavast kasutajast või selle puudumisel sõiduki

omanikust. Kindlustusvõtja taust ei mõjuta kindlustusmakse suurust. Autor on märganud, et tihti märgivad just nooremad autoomanikud sõiduki eest vastutavaks kasutajaks vanema inimese, mis tagab madalama kindlustusmakse.

Kindlustuskelmuseid võivad toime panna ka teenusepakkujad. Liikluskindlustuse puhul on teenusepakkujateks näiteks remonditöökojad või rendiautosid pakkuvad ettevõtted. Selliste kelmuste puhul üritatakse petta kas kindlustusvõtjat või kindlustusandjat. Kindlustusselts ega ka kannatanu ei pruugi täie kindlusega teada, kui suur on vajaminev teenuse, tööde ja varuosade hulk, seega on teenusepakkujatel võimalik oma teenuseid ja autodetaile “üle müüa”. (Coalition Against Insurance Fraud 1997) Liikluskindlustuse puhul võivad pettusteks olla ka lavastatud õnnetused, klientide poolt kahju suurendamine, isikukahjude ülepaisutamine või teesklemine. Kelmuste minimiseerimiseks tuleb näiteks luua tugev usaldusväärsete koostööpartnerite võrgustik ning teha teavitustööd (Yastrebinskaya 2018).

Liikluskindlustuse turust sõltumatud tegurid. Liikluskindlustuse turgu mõjutab sõidukite arv teedel, mis omakorda sõltub regiooni majanduskeskkonnast ja demograafiast. (European Motor ... 2019) Turu toimimist ja arengut mõjutab lisaks ka elatustase. Väidetakse, et kõrge elatustase on eelduseks liikluskindlustuse turu edukaks arenguks. Näiteks on Euroopa Liidus kõrge elatustase ning seetõttu on Euroopa Liidu liikluskindlustuse turg kõrgelt arenenud. (Kozarevic *et al.* 2011) Lisaks sellele edendab kindlustus kodumajapidamiste ja ettevõtete finantsstabiilsust, kandes riskid isikule, kes on võimeline neile paremini vastu seisma. See mõjutab üksikisikuid ja ettevõtteid spetsialiseeruma, looma rikkust ja võtma ette kasumlikke projekte, mida muidu nad poleks isegi kaalunud. (Das *et al.* 2003: 8) Seega ei ole mitte ainult kõrge elatustase hästi arenenud liikluskindlustuse turu aluseks, vaid ka kindlustusel on oluline osa finantsstabiilsuse loomisel ning elatustaseme hoidmisel. Näiteks võib tuua suured takso- ja veoautopargid, kus on palju autosid ja suurem risk liiklusõnnetus põhjustada. Ka autopargi struktuur ehk kindlustatud sõidukite struktuur nende tüübi ja kasutusotstarbe järgi on oluline (näiteks veoautode ja sõiduautode proportsioon). Veoautodega põhjustatud liiklusõnnetused on tihti ulatuslikumad ning liikluskindlustuse puudumisel võivad sõiduki juhil või vastutaval kasutajal olla suured väljaminekud kannatanule kahjude hüvitamise tõttu.

Üks olulisemaid tegureid, mis mõjutab liikluskindlustuse turu toimimist, on õiguslikud regulatsioonid. Näiteks on enamikes riikides liikluskindlustuse olemasolu tehtud kohustuslikuks selleks, et kaitsta ühiskonna liikmeid (Gönülal 2010: 1). Kindlustusseltside arengut saab jälgida läbi kindlustusseltside tegevust reguleeriva õigusraamistiku prisma. Kui rääkida Euroopa Liidust, siis õigusaktide väljatöötamine eeldab riiklike seaduste ühtlustamist Euroopa Liidu direktiividega, mis omakorda tähendab ennekõike kindlustusseltside maksejõulisuse osas sätestatud standardite kvaliteeti. Kindlustussektori arengut parandavad eelkõige just piisav õigusraamistik ning selle rakendamine. (Kozarevic *et al.* 2011) Seadusega määratakse ka maksimaalsed hüvituspiirid ning isikukahjude ja püsiva töövõimetuse hüvitamise võimalused, millest omakorda oleneb turu toimimine ja poliiside hinnastamine. Sellest lähtuvalt on õiguslik raamistik ja toimivad regulatsioonid vajalikud liikluskindlustuse turu edukaks toimimiseks.

Liikluskindlustuse turgu mõjutab olulisel määral ka tehnoloogia areng. Autotööstuses toimuvad enneolematud muutused, mis on tekkinud seoses tehnoloogia arenguga, mis sisaldab ka sõidukite automatiseerumist ja ühenduvuse suurenemist. Tehnoloogia areng aitab lisaks kaasa ka liiklusohutusele, vähendades seega liiklusõnnetuste arvu, mis omakorda mõjutab kahjunõuete esitamise sagedust. (European Motor ... 2019) Sõidukikindlustuse hind kujuneb tavaliselt kindlustusvõtja enda poolt edastatud teabe alusel, millest on kõige olulisemad isiku vanus, sõidustaaž, postiindeks, mootori võimsus, sõiduki kasutusala ja kahjude ajalugu. Paraku on selliste riskifaktorite puhul tegemist muutujatega, mis ei kajasta kindlustusvõtja sõiduharjumusi ja -stiili. (Verbelen *et al.* 2018) Autori hinnangul on antud teema väga aktuaalne, sest näiteks noored juhid peavad tihti tasuma suuremaid liikluskindlustusmakseid kui pikema kindlustusajalooga juhid. See võib tunduda paljude jaoks ebaõiglane, kuivõrd asjaolu, et juht on noor ning tal puudub kindlustusajalugu, ei tee temast suurema riskiga poliisiomanikku. Selle ebavõrdsuse lahendamiseks on leitud lahendus, mida autor tutvustab järgmistes lõikudes.

Kasutuspõhine liikluskindlustus (UBI – *usage-based motors insurance*) on kindlustusturu uus innovaatiline kontseptsioon, mida on hiljuti hakatud edutama kogu maailmas. Kontseptsiooni kahe skeemi – maksa, kui sõidad (PAYD – *pay-as-you-drive*) ja maksa, kuidas sõidad (PHYD – *pay-how-you-drive*) – põhiideeks on see, et fikseeritud hinna

asemel peavad sõidukijuhid maksma kindlustusmakseid vastavalt oma sõiduharjumustele ja käitumisele liikluses. (Tselentis *et al.* 2017) Maksa, kui sõidad skeem keskendub pigem juhi sõiduharjumustele (näiteks läbitud vahemaa, kellaaeg ja roolis viibitud aeg). Maksa, kuidas sõidad keskendub ka juhi sõidustiilile (näiteks kiirus, pidurdamise intensiivsus, kiirenduse või aeglustuse agressiivsus, kurvide läbimise ja parkimise oskus). (Verbelen *et al.* 2018) Autor lisab vahemärkuse, et kuna antud töös räägitakse kasutuspõhisest liikluskindlustusest vähe, siis ei lasku ta üksikasjadesse ning järgnevalt ei erista termineid PAYD ning PHYD, vaid kasutab mõistet kasutuspõhine liikluskindlustus.

Kasutuspõhine liikluskindlustus või telemaatikakindlustus (*telematics insurance*) sai nišituruna alguse enam kui kümme aastat tagasi koos tehnoloogia arenguga. Esimesed kasutuspõhise liikluskindlustuse kasutuselevõtjad olid Itaalias, Suurbritannias ning Ameerika Ühendriikides. Lisaks sellele hääletati 28. aprillil 2015. aastal Euroopa Parlamendis *eCall*-teenuse määruse poolt, mis käsib alates 2018. aasta aprillikuust kõik uued Euroopa Liidus olevad autod varustada telemaatilise seadmega, mis õnnetuse korral valib automaatselt numbri 112 ning annab info sõiduki asukoha ja õnnetuse kohta. (Verbelen *et al.* 2018)

Vaatamata sellele, et antud kontseptsioon on rakenduses olnud vaid mõned aastad, on tegemist paljulubava süsteemiga, millel on tähtis potentsiaalne mõju liiklusummikute leevendamisele, liiklusohutusele ja saasteheidete vähendamisele. Sellise süsteemi rakendamine annaks juhtidele tugeva motivatsiooni oma sõiduharjumuste parandamiseks ning kõige selle tulemusel väheneks liiklusõnnetuste risk nii individuaalsel tasandil kui ka kogu liikluskindlustuse turul. (Tselentis *et al.* 2017) Autori hinnangul töötab selline süsteem kõige paremini riikides, kus mõned grupid on liiga kõrgelt hinnastatud.

Antud kontseptsiooni puhul on kindlasti tegemist tulevikutrendiga, mis võib peagi muutuda mastaapseks. Esmapilgul võib sellise süsteemi rakendamine tunduda väga õiglane ning paljutõotav, kuid sellel on ka olulisi kitsaskohti. Näiteks tuleb sellise süsteemi rakendamisel nii kindlustusvõtjal kui ka kindlustusandjal arvestada lisakuludega. Esimese asjana peaksid kliendid või kindlustusseltsid kandma kulusid, mis kaasnevad läbisõidu kontrollimisega (enamasti PAYD puhul) või vastavate seadmete, mis mõõdaksid läbitud vahemaad ja juhi sõidustiili, paigaldamisega sõidukitesse (Bordoff *et al.* 2008). Peale selle tuleks kindlustusseltsidel luua täiesti uus liikluskindlustuse

hinnastamise süsteem ning korraldada töötajatele ja aktuaaridele väljaõpe uue süsteemiga tutvumiseks, mis võib samuti osutada väga kulukas. Autori hinnangul on keeruline arvestada ja rakendada kindlustusmakseid nii, et kindlustusandjale laekuks vajaminevate maksete summa selliselt, et katta kõik kulutused ja teenida seejuures kasumit.

Samas võib kasutuspõhise liikluskindlustuse süsteemi rakendamisel tekkida olukord, kus turule tekib (vähemasti üleminekuperioodil) kaks mudelit: traditsiooniline mudel, mis on välja arendatud aktuaaride poolt, ning mudel, milles kindlustusmakseid arvestatakse sõidukitesse paigaldatud seadmete abil, mis arvestavad juhi juhtimisstiili. Sellisel juhul paigaldavad vastavad seadmed vabatahtlikult need kindlustusvõtjad, kes on kõrgemalt hinnastatud ehk riskantsemad grupid ei pruugi endale vabal tahtel seadet paigaldada. Selle tulemusel ei saa selts piisavalt kasumit, kuivõrd korralikuma sõidustiiliga juhid maksavad kasutuspõhise kindlustuse läbi madalamaid kindlustusmakseid ning riskantsema sõidustiiliga juhid jäävad vana süsteemi juurde ja maksavad selle kaudu väiksemaid makseid.

Nagu alapeatükis 1.2. kirjutatud, siis oluliseks teemaks on turu allumine riigile. Paljudes arengumaades on kohustusliku liikluskindlustuse maksed seadusega reguleeritud ning valitsus on kas siis otse või läbi mõne keerukama juhtimisprotsessi vastutav liikluskindlustuse miinimum- ja maksimumhindade või ainult maksimumhindade määramisel. Kõigil turgudel on hinnad vabad ning mõjutatud enamasti tiheda konkurentsi tingimustes. (Gönülal 2010: 8) Seega võib öelda, et liikluskindlustuse turg ning eelkõige just poliiside hinnastamine on mõjutatud kas valitsuse regulatsioonide ning ka üldise konkurentiolukorra poolt. Samas oleneb turul valitsev konkurents siiski liikluskindlustuse turust endast, seega paigutab autor konkurentsi turust sõltuvate tegurite alla.

Liikluskindlustuse turgu mõjutab turu tsüklilisus. Peaaegu kõigil vabadel turgudel tõuseb ja langeb kindlustuse kasumlikkus majandustsüklites. Liikluskindlustuse portfelli haldamine vajab arusaamist, et konkurentsijõud võivad tekitada olukordi, kus hinnad kas tõusevad või langevad alla puhta riskimäära. Seejuures võib kindlustuse hinnastamise tsüklilisus mõjutada liikluskindlustusmakseid isegi siis, kui see kindlustusliik on reguleeritud hindadega. (Gönülal 2010: 7) Vara- ja kahjukindlustust iseloomustavad reeglina kindlustusmaksete ja kombineeritud suhtarvude üles ja alla liikumise tsüklid.

Tsükkel koosneb kõvast turust (*hard market*), milles on intensiivne konkurents, ja pehmest turust (*soft market*), milles saab koguda kapitalireserve. Ka liikluskindlustust iseloomustab tsüklilisus. 2007-2008. aastate finantskriis jättis oma jälje Euroopa sõidukite sektoris. Kõrgeim fikseeritud kombineeritud suhe (*combined ratio*) oli 108,1% ning suurim tehniline kahjum (*underwriting result*) -5,5 miljardit eurot. (European Motor ... 2019: 11) Kombineeritud suhte arvutamisel liidetakse kokku toimunud kahjud (*incurred losses*) ja tegevuskulud ning nende summa jagatakse teenitud kindlustusmaksetega. Tulemust näidatakse enamasti protsentuaalselt. Kui kombineeritud suhe on alla 100%, siis kindlustusselts teenib kasumit. (Hayes 2019)

Inflatsioon ja muud tõusutrendid avaldavad pidevat survet kahjunõuetega seotud kuludele (Gönülal 2010: 8). Kui liiklusõnnetuse kannatanule on põhjustatud kehalisi vigastusi, siis liiklusõnnetuse eest vastutav isik või liikluskindlustuse kontekstis kindlustusselts peab tagama kannatanu suurenenud vajaduste katmise. Suurenenud vajadused võivad hõlmata näiteks arsti vastuvõtuga seotud lisakulutusi, tervishoiuasutustesse sõitmisega seotud kulusid, ravimeid ja meditsiiniseadmeid, füsioteraapiat, eridieeti, hooldusteenuseid ja lähedaste haiglasõite. (Jedrzychowska s.a.: 1) See tähendab, et pika sabaga kahjunõudeid ning nende ulatust mõjutab olulisel määral inflatsioon ning tegelikult ka kütuse maksumus, meditsiinitöötajate palgad, meditsiiniseadmete maksumus ja paljud muud tegurid.

Liikluskindlustuse turg on oma olemuselt eriline, sest turul tegutsevate kindlustusseltside eesmärgiks on eelkõige katta isikute rahalisi kahjusid. Selle tõttu on vaja tagada õiglane ning samas kasumlik kindlustuspoliiside hinnastamine, mis võib olla väljakutseks, sest tulevaste nõuete ennustamine on keeruline ning sõltub mitmetest teguritest. Liikluskindlustuse turu toimimisel esinevateks probleemideks on lisaks määramatusetele, mis kaasneb pikaajaliste kohustustega, ka kindlustusvõtjate moraalne oht ja kindlustuskelmused. Samas on kindlustusandjatel võimalik omalt poolt mõjutada liikluskindlustuse turgu mõjutavaid tegureid nagu liiklusohutus või kelmuste arv, mis omakorda mõjutab positiivselt turu toimimist ning kindlustusandjate kasumlikkust.

2. EESTI LIIKLUSKINDLUSTUSE TURG – EMPIIRILINE ANALÜÜS

2.1. Eesti liikluskindlustuse turg – analüütiline ülevaade

Käesolevas alapeatükis tutvustab autor Euroopa Liidu liikmesriikide liikluskindlustust puudutavaid regulatsioone ning annab ülevaate Eesti liikluskindlustuse turust. 2009. aastal jõustunud liikluskindlustuse direktiivi 2009/103/EÜ kohaselt on igal isikul, kellel on sõlmitud ükskõik millises Euroopa Liidu liikmesriigis kohustuslik liikluskindlustus, olemas kindlustuskaitse igas Euroopa Liitu kuuluvas riigis (Motor insurance directive 2020).

Liikluskindlustuse direktiiv (Motor insurance directive 2020):

- kohustab kõiki Euroopa Liidus olevatel sõidukeid sõlmima kohustusliku kolmandate isikute vastutuskindlustuse;
- kaotab piiripunktides kindlustuse kontrolli nii, et sõidukijuhid saaksid Euroopa Liidu riikide vahel sama hõlpsalt sõita kui ühe riigi piires;
- sätestab minimaalse kolmanda isiku vastutuse kindlustuskatte Euroopa Liidus;
- määrab kindlaks vabastatud isikud ja kompensatsioonide eest vastutavad asutused;
- tutvustab kohalike kannatanute kahjude, mis on põhjustatud muu Euroopa Liidu liikmesriigi sõiduki poolt, käsitlemise mehhanisme;
- nõuab, et kahjujuhtumid, mis on toimunud muudes riikides, kui kannatanu elukohariik, oleksid käsitletud kiiresti (niinimetatud küllastajatest ohvrid);
- annab kindlustusvõtjatele õiguse taotleda sõidukikahju hüvitist, mis on hõlmatud nende kindlustuslepinguga viimase 5 aasta jooksul.

Direktiiv ei reguleeri (Motor insurance directive 2020):

- tsiviilvastutuse ja hüvitiste arvutamise küsimusi - nende osas langetab otsuse iga Euroopa Liidu riik individuaalselt;

- valikulist või nn üldist kindlustuskatet (juhi füüsilisi vigastusi, materiaalseid sõidukikahjusid, sõiduki varguseid jne).

Eesti Liikluskindlustuse Fond (LKF) täidab liikluskindlustuse seadusest, riigiga sõlmitud halduslepingust ning Mittetulundusühingu Eesti Liikluskindlustuse Fondi põhikirjast tulenevaid ülesandeid täites Eesti liikluskindlustuse süsteemi toimimise. LKF on rohelise kaardi büroo Eestis, mis korraldab lisaks rahvusvahelise liikluskindlustuse süsteemi toimimist Eestis; liikluskindlustuse garantiifond, mis vajadusel võtab üle pankrotistunud liikluskindlustuse kindlustusandja kohustused; liikluskindlustuse lepitusorgan, mis pakub liikluskindlustuse vaidluste lahendamise teenust. Seejuures on LKF-i liikmed kõik Eestis liikluskindlustust pakkuvad kindlustusseltsid. (Eesti Liikluskindlustuse Fond 2020) Kui liiklusregistris olevad mootorsõiduk või selle haagis jäävad kohustuslikus korras kindlustamata, siis sõlmitakse transpordile sundkindlustus ehk automaatne liikluskindlustus. Sellisel juhul on kindlustusandja LKF. (Kindlustamata sõiduki ... 2020) Kindlustusseltside ja kindlustusvahendajate, kes on saanud Finantsinspeksioonilt tegevusloa, üle teostab riiklikku järelevalvet Finantsinspeksioon (Kindlustus 2020).

Liikluskindlustus on suurim kahjukindlustuse (*property and casualty*) äriiini Euroopas. 2016. aastal moodustas selle teenitud kindlustusmaksete summa 38% kõikidest vara- ja kahjukindlustusest laekunud maksetest. Seejuures 2016. aastal ulatus liikluskindlustuse kogu teenitud kindlustusmaksete arv Euroopas 135,3 miljardi euroni ning liikluskindlustuse pakujate kahjukulud kasvasid 103,5 miljardi euroni. (European Motor ... 2019) Eesti Liikluskindlustuse Fondi kindlustusturu ülevaatest selgub, et 2017. aastal moodustas liikluskindlustus perioodi maksete järgi 27,7% kõikidest kindlustusliikidest. Suurema osakaaluga on vaid sõidukikindlustus (32,7%), kuid see tuleneb autori hinnangul suurematest kindlustusmaksetest ning suurest liisitud sõidukite arvust. (Kindlustusturu ülevaade 2017)

Euroopa riiklike liikluskindlustusturgude mitmekesisus peegeldab erinevusi Euroopa Liidu liikmesriikide õigus-, riski- ja majanduskeskkondades. Näiteks kohustusliku liikluskindlustuse keskmine kindlustusmaks Lätis oli 2016. aastal 34 eurot ning Itaalias koguni 348 eurot. Keskmine kahjunõue oli Maltal 1123 eurot ning Prantsusmaal 5856 eurot. Kindlustusandjate arv Euroopa riikide liikluskindlustuse turul varieerub samuti märgatavalt. Kõige enam oli 2016. aastal liikluskindlustust pakkuvaid seltsi

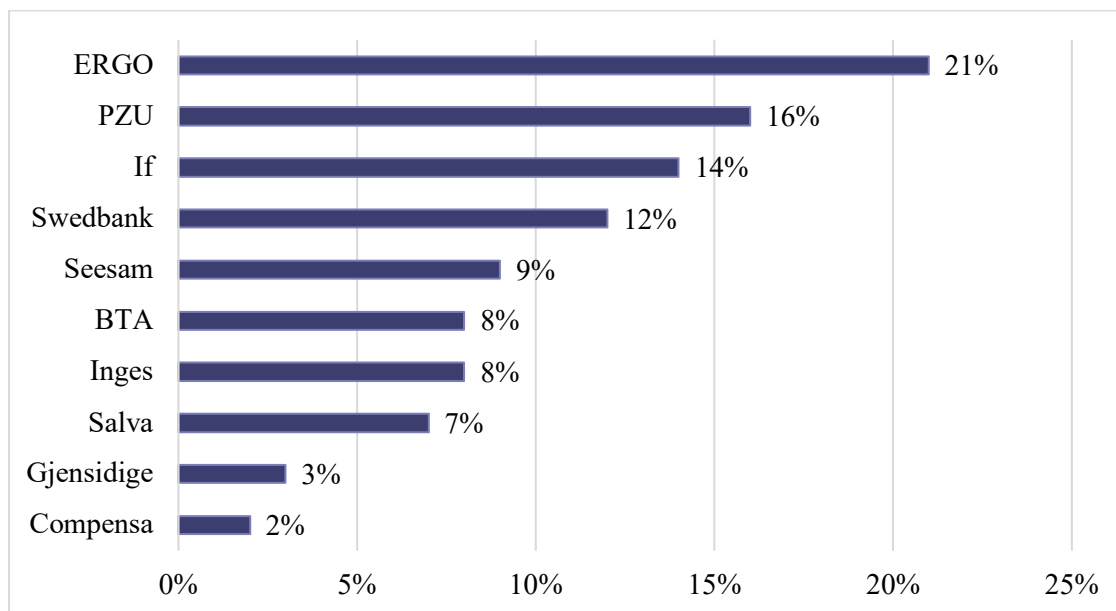
Suurbritannias, kus kindlustusseltside arv oli 237. Ülejäänud riikides on liikluskindlustust pakkuvate seltside arv alla 100. (European Motor ... 2019) Suurbritanniale järgnevad liikluskindlustust pakkuvate seltside arvu poolest Prantsusmaa 91 kindlustusseltsiga ning Saksamaa 90 seltsiga. Neile järgnevad Itaalia 51 liikluskindlustusseltsiga ja Hispaania 50 seltsiga. (Statista 2020) Võrdluseks tegutses Eestis 2016. aastal 10 liikluskindlustust pakkuvat seltsi (Liikluskindlustuse statistika 2016).

Liikluskindlustuse seaduse § 1 lg 1 kohaselt reguleeritakse sõidukiga kahju tekitamisest tuleneva tsiviilvastutuse kohustuslikku kindlustust, kindlustamata sõidukile rakenduvat sundkindlustust ja vastutust kindlustamata sõiduki juhtimise eest. Liikluskindlustuse seaduse § 3 lg 2 kohaselt liikluses ei tohi kasutada kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukit, millel ei ole kohustuslikku liikluskindlustust või automaatset liikluskindlustust. Eesti Liikluskindlustuse Fond on sätestanud oma kodulehel, et kohustusliku vastutuskindlustusega kindlustatakse kahju, mida sõiduki valdaja tekitab sõidukiga kolmandale isikule. Sellisel puhul ei pea kahju tekitamise eest vastutav isik kannatanule tekitatud kahju hüvitama ise, vaid see kulu jääb kanda kindlustusandjal. (Kohustuslik liikluskindlustus 2020)

Liikluskindlustuse seaduse § 25 lg 1 kohaselt, kui lepingus ei ole kokku lepitud suuremas kindlustussummas, on kindlustussumma ühe kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kahjustatud isikute arvust, asja hävimise või kahjustamise korral 1 200 000 eurot ja surma põhjustamise, tervise kahjustamise või kehavigastuse tekitamise korral 5 600 000 eurot. Samas 10. mail 2016. aastal Euroopa Nõukogu tehtud avalduses on sätestatud, et minimaalseks kindlustuskatteks isikukahju korral on 1 220 000 eurot isiku kohta või 6 070 000 eurot juhtumi kohta olenemata kannatanute arvust. Varalise kahju minimaalne kindlustuskate tõsteti 1 220 000 euronni olenemata kannatanute arvust. (Communication from ... 2016) Sellest lähtuvalt võib teha järelduse, et antud töö kirjutamise hetkel Eesti liikluskindlustuse seaduses sätestatud kindlustuskatte ulatus ei olnud veel muudetud vastavaks Euroopa Liidu liikluskindlustuse direktiivile.

31.12.2019 seisuga oli Eesti liikluskindlustuse turul 10 liikluskindlustust pakkuvat kindlustusandjat. Joonisel 3 on kujutatud kindlustusandjate turuosad liikluskindlustuses. Jooniselt on selgelt näha, et juhtiva esikolmiku Eesti liikluskindlustuse turul moodustavad ERGO Insurance SE (21%), AB "Lietuvos draudimas" Eesti filiaal ehk PZU (16%) ja If

P&C Insurance AS (14%). (Liikluskindlustuse statistika 2019) Liikluskindlustusel on erinev ulatus kindlustusandjate portfellis. Näiteks moodustab liikluskindlustus 93% Inges Kindlustuse ASi portfelist ning kõigest 14% Swedbank P&C Insurance ASi portfelist. (Kindlustusturu ülevaade 2017)

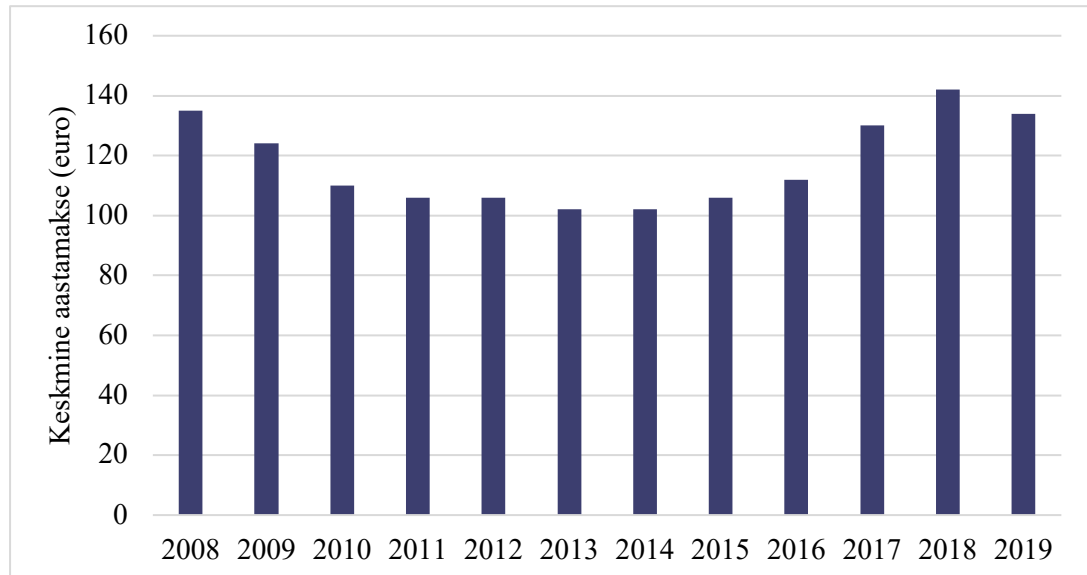


Joonis 3. Kindlustusseltside liikluskindlustuse turuosad laekunud kindlustusmaksete alusel 2019. aastal. Allikas: (Liikluskindlustuse statistika 2019); autori koostatud.

2019. aastal laekus 101,3 miljoni euro ulatuses liikluskindlustusmakseid ning kindlustuslepinguga sõidukeid oli 31.12.2019 seisuga 745 498. Kindlustusjuhtumite arv oli 2019. aastal 36 134 ning keskmine kahju suurus 1889 eurot. (Liikluskindlustuse statistika 2019) 30.06.2020 seisuga moodustasid suurima osa kehtiva liikluskindlustusega sõidukitest sõiduautod ja väikeveokid (611 423 sõidukit ehk 77% liikluskindlustusega sõidukitest). Järgmiseks kategooriaks on haagised (98 380 sõidukit ehk 12%), veoautod (21 959 sõidukit ehk 3%, mootorrattad ja sarnased sõidukid (21 759 sõidukit ehk 3%), traktorid (20 108 traktorit ehk 3%), mopeedid (9640 ehk 1%), muid sõidukeid, busse ning määramata sõidukeid on kokku alla 8000. (Kehtiva liikluskindlustuse ... 2020)

Joonisel 4 on välja toodud liikluskindlustuse keskmised aastamaksed alates 2008. aastast. 2008. aastal moodustas keskmine liikluskindlustuse aastamakse 135 eurot. Peale seda on hinnad läinud langusesse, jäädes pidama 102 euro juures 2012. ja 2013. aastatel. Autori hinnangul võis selline langus olla tingitud majanduskriisist. Alates 2014. aastast on

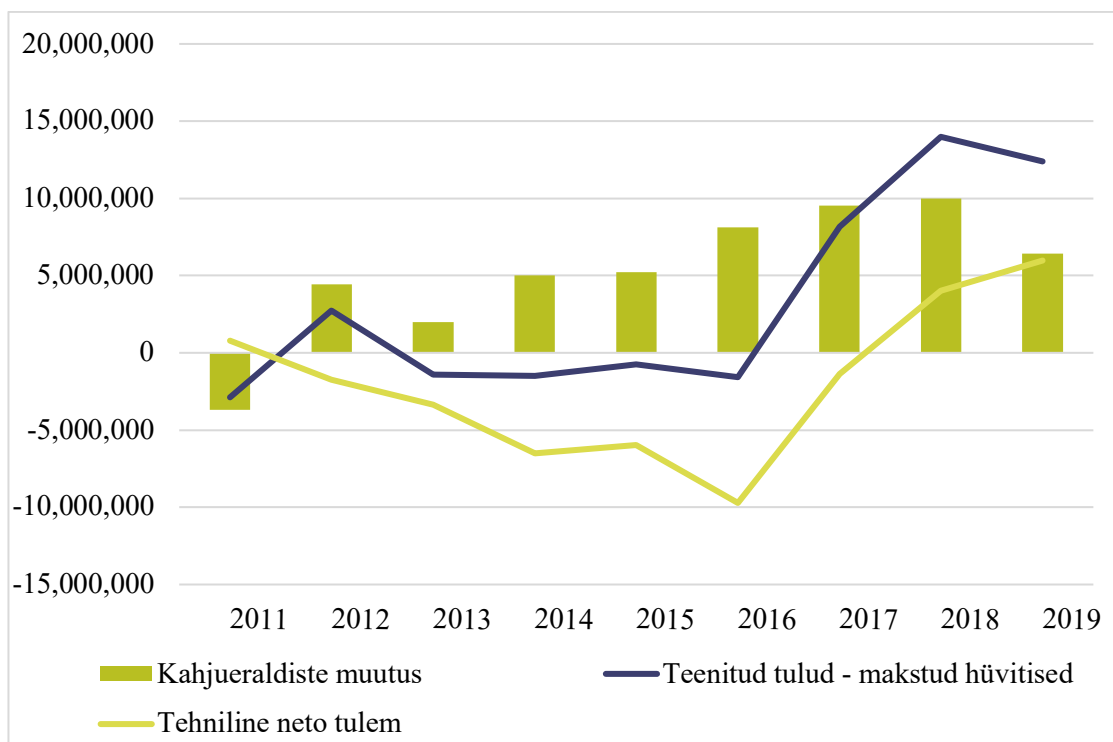
aastamaksetes näha selget tõusutrendi, kuigi 2019. aastal langes aastamakse eelmise aastaga võrreldes 8 eurot. Liikluskindlustuse Fondi juhi Mart Jesse sõnul on antud langus tingitud hinnakonkurentsist turul (Liikluskindlustuse keskmine ... 2020).



Joonis 4. Liikluskindlustuse keskmine aastamakse. Allikas: Eesti Liikluskindlustuse Fond (autori koostatud)

Järgnevalt annab autor ülevaate Eesti liikluskindlustuse turu kasumi, rahavoogude ja kahjueraldiste arengust aastatel 2011-2019. Andmed pärinevad LKF-i ja Eestis tegutsevate liikluskindlustust pakkuvate kindlustusseltside kasutuses olevatest tehnilistest aruannetest.

Jooniselt 5 on näha, et liikluskindlustuse turu tehniline neto tulem on alates 2012. aastast olnud kahjumis. 2016. aastal ulatus turu kahjum peaaegu 10 miljonini, kuid järgnevatel aastatel on olukord paranenud, jõudes 2018. aastal kasumisse. Andmeid analüüsid selgus, et liikluskindlustuse turu rahavoog ehk tulud, millest on maha arvatud makstud hüvitised (joonisel tähistatud tumesinise joonega), on enamasti olnud positiivne või jäänud väikesesse miinusesse. Autor lisab juurde, et andmed on kajastatud turupõhiselt, sest kindlustusseltside andmed on konfidentsiaalsed.



Joonis 5. Eesti kindlustusseltside liikluskindlustuse koondtulemused aastatel 2011-2019 eurodes. Allikas (Eesti Liikluskindlustuse Fond); autori koostatud.

Teoreetilises osas on välja toodud, et liikluskindlustuse sektor erineb muust finantssektorist selle poolest, et tuleb arvestada kuludega, millest ei ole veel teatatud või mille suurus on hinnanguline. Selleks luuakse reservid, mida võetakse arvesse hinna määramisel ning kasumi hindamisel. Turu tehnilise tulemi hindamisel on Eesti Liikluskindlustuse Fond lahutanud teenitud tuludest kulud ning ka kahjueraldiste muutuse, sest nii saadakse kõige objektiivsem ülevaade turu finantsolukorrale. Histogrammina on joonisel välja toodud kahjueraldiste ehk reservide muutus aastatel 2011-2019. On näha, et reservid on ainult ühel korral muutunud väiksemaks ning seda 2011. aastal. Edaspidi on reservide areng olnud kasvutrendis. Jooniselt on selgelt näha, et mida suuremaks läheb reservide muutus, seda rohkem langeb kasum. 2017. aastal stabiliseerus kahjueraldiste kasv ning samas suurenes rahavoogude ulatus ning kasum hakkas kasvama.

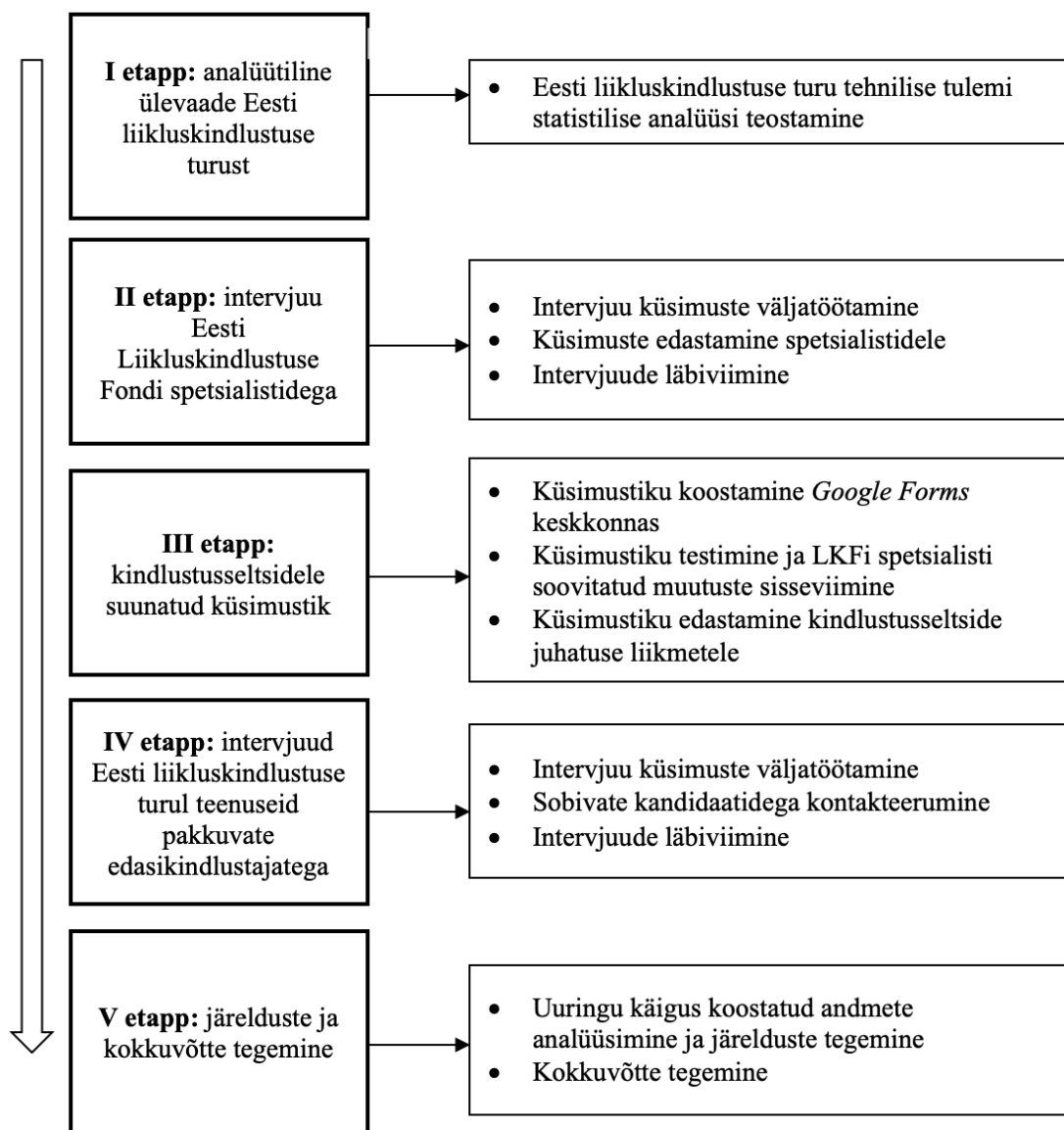
Kokkuvõttes võib öelda, et üks olulisest turu kahjumi põhjustest tulenes tegelikult kahjueraldiste märkimisväärsest kasvust. Alapeatükis 2.3 annab autor ülevaate Eesti liikluskindlustuse turu osaliste hinnangutest antud olukorrale ning kahjumi põhjustele.

2.2. Andmed ja metoodika

Antud alapeatüki eesmärgiks on anda ülevaade empiirilise uuringu läbiviimiseks vajalikest uurimisprotsessidest ning meetoditest. Magistritöö empiiriline osa sisaldab Eesti liikluskindlustuse turu finantstulemuste analüüsi aastatel 2011-2019 ning Eesti Liikluskindlustuse Fondi spetsialistide, Eesti liikluskindlustusseltside ja Eesti liikluskindlustuse turul oma teenuseid pakkuvate edasikindlustajate ning edasikindlustajate ja kindlustusseltside vahelise maakleri hinnanguid Eesti liikluskindlustuse turuga ja selle kahjumiga seotud aspektide kohta. Sellise uurimismetoodika valik tulenes autori soovist luua ülevaade Eesti liikluskindlustuse turul tegutsevate osapoolte arvamustest ning teha järeldused Eesti liikluskindlustuse turu võimalike probleemide ja väljakutsete kohta. Uuringust on välja jäetud kindlustusvõtjad ehk kliendid, kuna nende arvamuse saab teada kindlustusseltsidelt. Eelduslikult jätavad kliendid tagasisidet meeldivate ja ka probleemsete asjade kohta. Lisaks on peamine probleem esindusliku valimi koostamine. Samuti ei kaasatud uuringusse kindlustusmaaklereid, kuivõrd nad tegutsevad turul teenuse edasimüüjana. Uuringus ei osale ka turgu reguleerivad organid nagu näiteks Riigikogu või kohtud, sest autori ülesandeks on välja selgitada eelkõige turul aktiivselt tegutsevate osalejate ja kauplejate hinnangud.

Magistritöös püstitatud eesmärgi saavutamiseks valis autor andmete kogumiseks kvalitatiivse uurimismeetodi. Autor viis läbi kolm poolstruktureeritud intervjuud ning üks intervjuu toimus kirjalikult. Samuti edastas küsimustikud Eestis tegutsevatele kindlustusseltsidele. Analüüsimeetodiks valis autor kvalitatiivse sisuanalüüsi, kuivõrd see annab võimaluse keskenduda kõige olulisemale ning saada ülevaade kogu Eesti liikluskindlustuse turu olukorrast.

Joonisel 6 on kujutatud empiirilise osa uurimisprotsess, mis koosneb viiest etapist.



Joonis 6. Eesti liikluskindlustuse turu analüüsiga seotud empiirilise uuringu läbiviimine. Allikas: autori koostatud

Eesti liikluskindlustuse turu tehnilise tulemi statistilise analüüsi teostamiseks kasutas autor 2011-2019 tehnilise tulemi aruandeid, milles sisalduvad andmed on kogutud Eesti Liikluskindlustuse Fondi poolt. Selliste aastate valik tundus autori jaoks piisav. Lisaks toimus 2011. aastal euro kasutuselevõtt, mis võis mingil määral mõjutada hinnastamist ja rahavoogusid. Aruanded sisaldavad teavet kõikide Eestis tegutsevate liikluskindlustusseltside rahavoogude ja kahjueraldiste kohta seltsipõhiselt. LKF-i juhatuse liikmelt on saadud luba kasutada andmeid agregeeritult, et mitte kahjustada

ühegi seltsi huve. See võimaldab autoril koondada kõik andmed ning teha järeldused kogu turu kohta.

Intervjuude küsimused on koostatud käesoleva töö autori poolt teadusartiklite ja alapeatükis 2.1. kajastatud liikluskindlustusseltside finantstulemuste analüüsi põhjal. Peale tehniliste aruannete analüüsi koostas autor intervjuu küsimused Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhatuse liikmele Andres Piirsalule ja Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhtivanalüütikule Meelis Arumäele (vt lisa 1). Intervjuu eesmärgiks oli saada põhjalik ülevaade Eesti liikluskindlustuse turul toimuvast ning koostada selle põhjal ankeetküsimustik kindlustusseltsidele (vt lisa 2) ning intervjuuküsimused edasikindlustajatele (vt lisa 3). Intervjueeritavate tutvustused ning lisainfo intervjuude kohta on toodud tabelis 1.

Peale intervjuud LKF-i spetsialistidega koostas autor küsimustiku kindlustusseltsidele ning palus seda testida ka Andres Piirsalul, kes tõi välja oma ettepanekud küsimustiku parandamiseks. Küsimustik oli anonüümne ning autor palus vastajatel ära märkida vaid turuosa ulatuse (kas alla 10% või üle 10%). Küsimustik koosnes 24 küsimusest ning kolmest teemaplokist: kindlustusselts ja Eesti liikluskindlustuse turg (13 küsimust); reservid (7 küsimust) ja kitsaskohad liikluskindlustuse turu toimimisel (4 küsimust). Küsimustik sisaldas avatud ja valikvastustega küsimusi ning 10-pallist Likerti skaalat sisaldavaid küsimusi. Autor edastas kindlustusseltsidele küsimustiku, kuna see võimaldab seltsidel jääda anonüümseks. Autorile ei ole teada, milline vastus kuulub millisele kindlustusseltsile. Kõik andmed esitatakse töös agregeeritult. Küsimustik edastati järgmistele kindlustusseltsidele:

- AAS "BTA Baltic Insurance Company" Eesti filiaal,
- AB "Lietuvos draudimas" Eesti filiaal,
- Akcinė draudimo bendrovė "Gjensidige " Eesti filiaal,
- ERGO Insurance SE,
- If P&C Insurance AS,
- Inges Kindlustus AS,
- Salva Kindlustuse AS,
- Seesam Insurance AS,
- Swedbank P&C Insurance AS.

Kuivõrd Seesam Insurance AS ja Compensa Vienna Insurance Group, ADB Eesti filiaal on 2019. aastal teatanud ühinemisest ning töö kirjutamise hetkeks oli neil juba ühine juhatuse liige, siis küsimustik edastati üheksale Eestis liikluskindlustust pakkuvale kindlustusseltsile. Küsimustikule vastas 6 kindlustusseltsi esindajat üheksast. Autori hinnangul on antud vastajate arv järelduste tegemiseks piisav. Enamasti vastasid küsimustikule juhatuse liikmed, kuid üheks vastajaks oli ka hinnastamise aktuaar. Üks vastajatest ei toonud oma ametinimetust välja.

Tabel 1. Intervjueeritavate valim ning info intervjuude toimumise kohta

Intervjueeritav	Läbiviimise aeg, kanal ja intervjuu kestus
Eesti Liikluskindlustuse Fond Andres Piirsalu – juhatuse liige; Meelis Arumägi – juhtivanalüütik. Koosintervjuu.	22.05.2020, Zoom, 1 tund 47 minutit
Deutsche Rück Schweiz AG – edasikindlustusteenust pakkuv ettevõte. Ralph Henn – riskihindaja (<i>underwriter</i>)	08.06.2020, Bluejeans, 42 minutit
R+V Re – edasikindlustusteenust pakkuv ettevõte. Christoph Koch – vanemriskihindaja (<i>senior underwriter</i>).	17.06.2020, FaceTime, 1 tund 17 minutit
Aon – kindlustusseltside ja edasikindlustajate vahel maaklerteenust pakkuv ettevõte. Lars-Uwe Landt – edasikindlustusmaakler (<i>reinsurance broker</i>)	25.06.2020, kirjalik intervjuu, vastused edastati e-maili kaudu

Allikas: autori koostatud

Eelviimase etapina koostas autor intervjuude küsimused Eesti liikluskindlustuse turul tegutsevatele edasikindlustajatele. Küsimused edastati neljale ettevõttele, kellest vastasid kolm. Autor intervjueeris kahte edasikindlustust pakkuvates ettevõtetes töötavat riskihindajat ning edasikindlustusmaaklerit. Edaspidise analüüsi ja lugeja jaoks ülesande lihtsustamiseks ei erista autor riskihindajaid ega edasikindlustajate maaklerit, vaid kajastab nende mõtteid edasikindlustajate hinnanguna.

Järgnevalt tutvustab autor uuringus osalenud edasikindlustajaid. Deutsche Rück Schweiz AG pakub edasikindlustust Eesti kindlustusseltsidele alates 2014. aastast. Deutsche Rück Schweiz AG portfelli kuulub kokku umbes 43% Eesti liikluskindlustuse turul tegutsevatest seltsidest. R+V Re kindlustab edasi põhimõtteliselt kogu Eesti liikluskindlustuse turgu. Christoph Koch vastutab seejuures Kesk- ja Ida-Euroopa,

Austria ja Balti riikide edasikindlustamise eest. Edasikindlustusmaakler Aon teenindab Balti riikide kliente alates 1997. aastast. Aon'i hinnanguline turuosa kõigist maaklerite poolt vahendatud Baltikumi edasikindlustusmaksetest on umbes 85%. Intervjuud edasikindlustajatega toimusid inglise keeles ning annavad autori hinnangul käesolevale tööle rahvusvahelise mõõtme. Kokku kogus autor 226 minutit helifaile ning 51 lehekülge transkriptsioone (Times New Roman teksti suurusega 12 ja reavahega 1,5). Intervjuude transkriptsioonid ei kuulu konfidentsiaalsuse hoidmise tõttu käesoleva magistritöö lisadesse.

Autor jagas empiirilise osa uuringust saadud tulemused 5 teemaplokki, et lugejal oleks infot lihtsam analüüsida. Tabelis 2 on välja toodud teemaplokid ning nende kaetus empiirilises osas kogutud materjalidega. Isikukahjudega seonduvat teemat kindlustusseltsidega ei arutatud, sest Eestis on juurdunud selge põhimõtte annuitedimeetodil hüvitamise kohta ning seltsid ei mõtlegi muude võimaluste peale. Peale selle oleks uurimisküsimustikus isikukahjudega seonduvaid töövõimetuse hüvitamise variante keeruline arutada.

Tabel 2. Uurimisprotsessi etappide ja teemade kaetus

	1. teema: turu iseloomustus	2. teema: negatiivse tehnilise tulemi põhjused	3. teema: töövõimetuse hüvitamine	4. teema: kahjueraldised	5. teema: tulevik ja väljakutsed
Tehniliste aruannete analüüs		✓		✓	
Intervjuu läbiviimine LKF-i spetsialistidega	✓	✓	✓	✓	✓
Kindlustusseltsidele suunatud küsitluse läbiviimine	✓	✓		✓	✓
Intervjuude läbiviimine edasikindlustajatega	✓	✓	✓	✓	✓

Allikas: autori koostatud

Järgnevas alapeatükis toob autor välja intervjuude ning küsimustiku käigus kogutud andmete analüüsi. Kuivõrd liikluskindlustuse teema nii väikesel turul tegutsejate jaoks on delikaatne, siis kajastatakse tulemused agregeeritult tuginedes vaid uurimuses osalenud gruppidele: Eesti Liikluskindlustuse Fondi spetsialistid, kindlustusseltsid, edasikindlustajad.

2.3. Intervjuude ja küsimustiku analüüsi tulemused

Esimene teemaplokk annab **ülevaate Eesti liikluskindlustuse turust** uuringus osalenud spetsialistide vaatenurgast. Eesti liikluskindlustuse turu peamised toimivad jõud lisaks õigusruumi aspektidele on liiklussageduse muutust kaasa toov majandustsükli baas, ilmastik ning konkurents. Eestis tegutsevatele kindlustusseltsidele on liikluskindlustuse pakkumine oluline. Käesoleva töö autor lisab juurde, et tegemist on mahuka kindlustusliigiga nii klientide arvult kui ka kindlustusmaksetelt. Uurimusest selgus, et kindlustusseltside jaoks on antud kindlustusliigi kasumlikkus väga tähtis. Seltside jaoks on kõige olulisem, et liikluskindlustus tagaks piisava kindlustusmaksete mahu ja kasumi. Nii LKF-i spetsialistid kui ka kindlustusandjad tõid välja, et motivatsioon liikluskindlust pakkuda seisneb kliendibaasi loomises, kellele saab teisi teenuseid ning kindlustusliike müüa. Isegi kui kindlustusandja ei teeni liikluskindlustusega kasumit, ostavad kliendid ka teisi seltsi poolt pakutavaid tooteid, mis aitab kaasa kindlustusseltsi kasumlikkusele. Lisaks toodi välja, et kindlustusselts motiveerib liikluskindlustusega tegelema käibe maht, kuna see näitab seltsi üldist ambitsioonikust ja konkurentsipüsimist.

Eesti liikluskindlustuse turu konkurentsitaset hindavad kõik uurimuses osalenud spetsialistid väga tugevaks. Eesti turu eripära seisneb eelkõige selle läbipaistvuses ning sellises keskkonnas ellujäämiseks tuleb kindlustusseltsidel pingutada. LKF-i spetsialistid tõid välja, et sage hindade muutmine näitab seltside tahet konkurentsipüsida. Samuti märgiti ära maaklerite rolli olulisus, sest tegemist on konkurentsi suurendava hinnapõhise kanaliga. Ühe edasikindlustaja arvamusel oleks Eestis konkurentisolukord rahulikum, kui turul tegutseks rohkem kindlustusseltsi, sest väiksemad teenusepakkujad tahavad turuosa hoida ning seega ei osale hinnasõjas. Eestis on eriline olukord selle tõttu, et paljud kindlustusseltsid kuuluvad suurtesse välismaa gruppidesse, mis suurendab konkurentsi veelgi. Selliste kindlustusseltside puhul eeldab emattevõtte suurt turuosa ka teistelt regioonidelt. Eesti liikluskindlustuse turu puhul on oluline aspekt ka

kindlustusseltside nn „baltistumine“, sest paljud seltsid on esindatud praktiliselt kõigis kolmes Balti riigis ning oma ambitsioonid seatakse tugevaima turupositsiooni järgi kas Eestis, Lätis või Leedus. Antud eripära tõid lisaks välja ka kõik edasikindlustajad, kelle sõnul on Eesti turgu raske käsitleda eraldiseisvana, sest suur osa edasikindlustajate klientidest teeb äri kõigis kolmes Balti riigis. Samas ütlesid edasikindlustajad, et kuigi Balti riikidesse suhtutakse kui ühtsesse turgu, on igal riigil siiski oma eripära, mistõttu analüüsitakse iga riigi turuolukorda eraldi.

Kindlustusseltside hinnangul on kõige tähtsam tegur liikluskindlustusseltsi valikul hind, sest kliendid ei ole lojaalsed ning valivad selle seltsi, kus on parajasti parem pakkumine. Autori hinnangul on selline käitumine põhjendatud, kuivõrd tegemist on kohustusliku kindlustusega, mis kaitseb eelkõige sõiduki omanikku ning katab tema eest kannatanu sõiduki omaniku kulud. Erilist lisaväärtust selts kindlustusvõtjale liikluskindlustust pakkudes ei anna. Samas arvavad kindlustusseltsid, et liikluskindlustus ei ole piisavalt hinnastatud ning enamik vastajaid oleksid liiga madalate turuhindade korral valmis loobuma liikluskindlustuse turuosast. Tähtsaimad edutegurid sellises konkurentsiolukorras on hinnamudelite edasiarendamine, uute hinnastamistehnoloogiate rakendamine ning üldine kulutõhusus. Lisaks osutusid kindlustusseltside poolt valituks ka variandid, mis puudutasid kahjukäsitluse käigus tehtavat hüvitiste suuruse kontrolli, seltsi oma müügikanalite arendamist ning maakleritega koostöö edendamist. Aktiivne turundus ega ka kindlustuskelmuste parem avastamine ei ole ühegi kindlustusseltsi hinnangul olulised edutegurid.

Eesti kindlustusturul tegutsevate spetsialistide hinnangu kohaselt on kindlustuskelmused võrreldes paljude muude riikidega tagaplaanil. Põhjus, miks kelmused suur probleem ei ole, on e-riik, millega kaasnevad e-keskkonnad ja inimeste e-teenuste tarbimine. Samuti on olulised aspektid riigi väiksus ja seltside omavaheline koostöö. Sellise olukorra hoidmiseks tegeletakse Eesti kindlustusturul piisaval määral, et kelmused probleemiks ei kujuneks. LKF küsib igal aastal turuüleselt andmeid ja kontrollib oletatavate kindlustuspettuste arengut, seetõttu on Eestis kelmuste tase viimastel aastatel püsinud samal tasemel. Eestis soosib kelmuste kontrolli all hoidmist ka vähene sularahas arveldamine, sest üldiselt käib kogu varakahjude hüvitamise protsess läbi remonditöökodade ja neile väljastatavate garantiikirjade. Lisaks on Eestis kõikidele

kindlustusseltsidele nähtav keskne register ning kannatanul ei ole võimalik sama juhtumit registreerida erinevates seltsides. Ka ei ole Eestis silmatorkavalt deklareeritud Inglismaal ja Skandinaavias populaarseid tagant otsasõiduga seotud kaela- ja peavigastusi, mida on kindlustusseltsidel keeruline kontrollida ning vastupidist tõendada.

Peamised toimunud kelmused liikluskindlustuses on varasemate või tegelikust suuremate kahjude deklareerimine ja lisamine kuludesse, lepingu sõlmimine peale õnnetust, valeandmete edastamine liiklusõnnetuse toimumise kohta ning liiklusõnnetuste lavastused. Parim võimalus kelmuste vähendamiseks on kelmide kohta teavet sisaldava turuülese andmebaasi loomine. Antud lähenemine on kooskõlas teoreetilise osaga, kus kirjutati, et usaldusväärsed andmed aitavad ennetada kindlustuskelmuseid. Samuti on enamike kindlustusseltside hinnangul oluline tagada parem väljaõpe kahjukäsitlejatele, teha koostööd kindlustusuurijatega, teha üldist teavitustööd ning omada head koostööpartnerite võrgustikku.

Teoreetilises osas kirjutas autor, et kindlustussektoril on võimalus mõjutada liiklusõnnetuste esinemise sagedust. Oluline valdkond, millega Eesti Liikluskindlustuse Fond tegeleb, on kahjuennetus. Intervjuu läbiviimise hetkel tegeleti parkimiskohtade väiksuselga seotud probleemide lahendamisega. 30-40% sõidukikahjudest on seotud parkimiskohtadega ning juhul, kui parkimiskohad reguleeritakse ümber standardile vastavaks, siis eelduste kohaselt väheneb kahjunõuete arv 25% võrra. Ühe parkimisega seotud õnnetuse suurus on keskmiselt 1000 eurot, seega on tegemist liikluskindlustuse turule kasuliku tegevussuunaga. Kahjuennetuse kontekstis tegeletakse ka liiklussõlmedega seonduva ohutuse parandamisega. Näiteks on tegeletud Rocca al Mare juures asuva liiklussõlmega ning nüüdseks on käsil Tartus asuva Riia ringiga seonduvad kitsaskohad.

Liikluskindlustuse turu kitsaskohtadena näevad kindlustusseltsid turu kommodifitseerimist ehk kaubastumist maaklerite ja hinnavõrdlussaitidega ning seltside analüüsivõimekuse vähesust. Järgnevalt tsiteerib käesoleva töö autor ühte küsimustikus kajastatud vastust: „Kindlustusmaakleritele maksavad vahendustasu enamuses just kindlustusseltsid. Praeguse regulatsiooni kohaselt ei pea maakler esitama klindile kõiki võimalikke lahendusi, vaid peab esitama ainult teatud hulga seltside pakkumistest. Juhul, kui maakler teeb koostööd vaid nende kindlustusseltsidega, kes pakuvad kõrget

vahendustasu, siis ta ei edasta kliendile pakkumisi nendest seltsidelt, kes võivad pakkuda sama toodet oluliselt soodsamalt.“

Edasikindlustajate jaoks on Eesti liikluskindlustuse turg pigem keeruline. Edasikindlustuses on põhiliselt kasutusel proportsionaalne kvoodipõhine süsteem (*proportional quota share*) ning omavastutusel põhinev (*XOL – individual excess of loss*) edasikindlustamise süsteem. Autor lisab selgitusena juurde, et proportsionaalse kvoodipõhise süsteemi korral annab kindlustusandja kindla protsendi oma tuludest ära edasikindlustajale ning edasikindlustaja katab sama protsendi ulatuses kindlustusandja poolt makstud hüvitised. Omavastutusel põhinev süsteem on sarnane näiteks kaskokindlustuse toimimise printsiibile, kus kindlustusandja maksab edasikindlustajale kindlaksmääratud kindlustusmakseid ning juhul, kui kindlustusjuhtum ületab kokkulepitud piiri ehk omavastutuse, siis edasikindlustaja katab ülejäänud kulud.

Proportsionaalse süsteemi kohaselt peab edasikindlustaja maksma kindlustusandjale kindlaksmääratud protsendi alusel hüvitisi, seega oleneb edasikindlustaja finantsstabiilsus kindlustusandjast partneri tulemuslikkusest – kindlustusandja jaoks halbadel aastatel kannatab ka edasikindlustaja. Omavastutusel põhinev süsteem on tegelikkuses veelgi ebastabiilsem ning edasikindlustajal võib esineda nii häid kui ka äärmiselt halbu aastaid. Edasikindlustajad on Eesti kindlustusseltside puhul sageli mures, kas kindlustusandjal on kahjude portfellis mõni isikukahjuga seonduv Euroopas toimunud kindlustusjuhtum, sest Lääne-Euroopas on palju kõrgemad hüvitispiirid (mõnes riigis isegi piiramatud). Üks edasikindlustajatest tõi näite oma Suurbritannia portfelli, milles on mõned väga suured kahjud, mis ületavad 15 miljonit naela. Eesti kindlustusturul ei ole esinenud nii ulatuslikke kahjusid, kuid Eesti sõiduaudod ja veoautod liiguvad ringi Euroopas ning sellistes riikides nagu Saksamaa, Šveits, Prantsusmaa ja Suurbritannia on Eestiga võrreldes palju ulatuslikumad kahjude suurused. Selle tõttu Leedu ning veidi vähemal määral Läti puhul jälgitakse kriitiliselt rahvusvahelisi vedusid teostavate veokite arvu, sest viimase 10-15 aasta jooksul on see toonud kaasa palju kahjumlikke juhtumeid. Peale majanduskriisi ei olnud sellistel riikidel nagu Iirimaa või Suurbritannia pakkuda Balti riikide elanikele pakkuda nii palju töökohti ning selle tulemusena vähenes roheline kaardi süsteemi liikmesriikides Balti riikide elanike poolt põhjustatud liiklusõnnetuste

arv. Sealsed kindlustusjuhtumite kahjuhüvitised on ulatunud üle miljoni euro ning selliseid kahjusid üldiselt Eestis ette ei tule.

Balti riikide kindlustusseltsidele on võrreldes muude Euroopa Liidu liikmesriikidega keerulisem leida edasikindlustajaid ning seda eriti omavastutusel põhineva edasikindlustuse puhul, kuivõrd seltsidel ei ole võimekust osta väiksema omavastutusega edasikindlustust. Paljud edasikindlustajad ei ole nõus liituma edasikindlustusprogrammidega, mille omavastutused on alla 400 000 või isegi alla 1 000 000 euro ning seetõttu on edasikindlustajate hulk piiratud. Edasikindlustuse maaklerid puutuvad kokku paljude keeruliste olukordadega, kui otsivad võimalikult häid lahendusi nii kindlustusseltsidele kui ka edasikindlustajatele.

Edasikindlustajad märkisid, et Eestit vaadeldakse kui osa Balti riikide regioonist, kuid samas arvestatakse ikkagi asjaoluga, et tegemist on erinevate riikidega. Nagu eelnevalt mainitud, siis mitmed Eestis tegutsevad kindlustusandjad müüvad liikluskindlustust ka teistes Balti riikides ning edasikindlustuse leping on nende jaoks üks. Seega tuleb edasikindlustajatel vaadata Balti riike erinevate nurkade alt. Näiteks kahjude prognoosi arvutades tuleb arvestada meditsiinikulude ja keskmiste palkadega, mis igas riigis on siiski erinevad. Peale selle, kuna Balti riikide liikluskindlustuse poliisid katavad ka roheline kaardi riikides kahjude hüvitamist, siis võetakse vastavate andmete olemasolul arvesse kogu Balti turu ning roheline kaardi süsteemi liikmesriikide liikluskahjude kogemust hinnastamisel ja edasikindlustuse lepingute loomisel. Seega on edasikindlustajatel igale riigile spetsiifilised lähenemised.

Samuti arvestavad edasikindlustajad Eesti puhul inimeste tihedat reisimist Soome, kus on kallimad hinnad ja suuremad palgad ning selle tõttu on ka hüvitised palju ulatuslikumad. Üks vastajatest tõi välja, et nende portfellis olevate Eesti kindlustusseltside välisriikides toimunud kahjudest 25-30% on Soomes, kus toimuvad enamasti väiksemad või keskmise suurusega kahjud. Järgmisteks riikideks, kus Eesti kindlustusvõtjad liiklusõnnetuse põhjustavad, on juba Saksamaa ning Suurbritannia. Käesoleva töö autor, kelle põhitöö on käsitleda välismaal toimunud liiklusõnnetusi, nõustub antud arvamusega ning kinnitab, et kahjude poolest on väga suur osakaal just Soomes juhtunud õnnetustel. Samas, kuivõrd eestlased sõidavad Soome sõiduautodega, siis kahjud ei ole tõesti nii suured kui näiteks Saksamaal või muudes riikides, kuhu liiguvad Eesti veoautod. Üks edasikindlustajatest

märkis, et leedulased töötavad samuti välismaal ning eriti Suurbritannias, millel on kindlasti suurem mõju ja risk kindlustusandjale kui eestlaste suhe Soomega. Antud edasikindlustaja hinnangul on Leedu Balti riikidest kõige keerulisema ja riskantsema liikluskindlustuse turuga ning seda kindlasti ka suure veoautode arvu tõttu.

Lisaks toodi välja, et kõik Eestis liikluskindlustust pakkuvad seltsid on Eesti Liikluskindlustuse Fondi liikmed, kus kõik liikluskahjud on elektrooniliselt jälgitavad. See võimaldab juurdepääsu väga kvaliteetsetele ja detailsetele andmetele, et hinnata Eesti liikluskindlustuse portfelli riske ja mõista Eesti turu spetsiifikat. Sellises ulatuses andmed ei ole saadaval näiteks Läti ja Leedu liikluskindlustuse turgudel. See kattub esimeses peatükis kirjutatuga, et kvaliteetsed andmebaasid on väga vajalikud turu efektiivseks toimimiseks.

Üks edasikindlustajatest tõi välja, et hinnad Eestis või mõnes muus Kesk- või Ida-Euroopa riigis ei ole piisavalt kõrged, et kompenseerida suuri kahjusid, mis on toimunud näiteks Suurbritannias või Saksamaal. Kui aga võtta kõik need kindlustusseltsid kokku ning portfell on piisavalt suur, et seda võimaldada, siis saab edasikindlustaja aidata seltsidel maandada muudes Euroopa riikides suurtest kahjudest tulenevaid riske ja keskenduda põhiärile oma koduriigis.

Teises teemaplokis **Eesti liikluskindlustuse turu negatiivse tehnilise tulemi põhjuseid** arutades selgus, et vaatamata autori esialgsele hinnangule, et turu kahjum oli põhjustatud eelkõige kahjueraldiste kasvust, siis tegemist on tegelikult mitmetest teguritest koosneva kombinatsiooniga. Näiteks märgiti intervjuude käigus ära majanduskasv ning sellega kaasnev mõju liiklustiheduse suurenemisele, karmid talved, mis tõid kaasa suuremad kahjud, ja konkurents. Konkurents peatas kindlustusmaksete kasvu ning samal ajal pidid seltsid suurendama kahjueraldisi näiteks meditsiinikulude ja töötasude arvelt. Lisaks on Eestis väga palju uusi autosid ja liisitud sõidukite osakaal on suur, mis toob kaasa suuremad kulud, sest sõidukite varuosade hinnad on viimastel aastatel ulatuslikult kasvanud. Edasikindlustajate hinnangul maksavad Eestis autode detailid sama palju kui kallimates Euroopa riikides. Autor nõustub selle arvamusega, sest Eestis on sõidukite remont veidi odavam pigem tööjõukulude mitte varuosade arvelt. Konkurentsi suurendab edasikindlustajate hinnangul ka maaklerikanal ning asjaolu, et mitmed seltsid kuuluvad suurematesse gruppidesse, kus igas riigis tahetakse näha häid tulemusi.

Intervjuude käigus toodi välja, et tulud, millest on maha lahutatud kulud, olid enamasti siiski plussis ehk kahjumi tekitasid kindlustusandjate eraldised ehk kohustused, mis kajastavad hinnangut tulevikuväljamaksete kohta (vt joonis 5). Oluliseks põhjuseks, mille tõttu kahjueraldistes tekkis niivõrd ulatuslik hüpe, oli 2012. aasta Liikluskindlustuse Fondi programm, mille eesmärgiks oli üle vaadata kõikide kindlustusandjate annuiteedilaadsed eraldised. Liikluskindlustuse Fondi spetsialistid märkisid, et antud programm mõjutas nii reserve suurust turul kui ka seltside käitumuslikku poolt. Võimalik, et kohustused olid algselt hinnatud liiga väikeseks ning kahjum oli põhjustatud eelkõige vanade juhtumite ümberhindamisest. See tähendab, et uuest või jooksvast rahavoost ei tulnud piisavalt raha, et katta kulusid eraldiste hinnangu muutusest. Märgiti, et kindlustusseltsid on muutunud konservatiivsemaks ja ettevaatlikumaks ning seda eelkõige just pikaajaliste kohustustega seotud juhtumitega, nagu püsiv töövõimetus, ülalpidamishüvitis ning ka ravikulud. Liikluskindlustuse Fondi spetsialistid soovitasid, et hindasid määrares võiks igaks juhuks arvestada ka määramatusega, mis tuleneb sellest, et kindlustusandjal on tihtipeale sunnitud mineviku ootamatuseid hüvitama.

Üheks negatiivse tehniline tulemi tekkimise põhjuseks arvavad LKF-i spetsialistid olevat ka asjaolu, et võimalused investeeringutelt teenida on jäänud väiksemaks. Varasemalt oli kindlustusandjatel võimalik osaline tehnilise kahjumi katmine oma investeeringute tulude arvelt. Peale olukorra muutumist hakkasid kindlustusseltsid muutma ka oma tegutsemise põhimõtteid ning saadi aru, et põhiäri ehk kindlustusriski võtmine, peab olema samuti kasumlik või vähemalt mitte kahjumlik. Kahjumit ei saa enam katta investeeringutest saadavast tulemist ning nõutava riskiga ei ole enam võimalik investeerimistegevusest tulu teenida. Käesoleva töö autor lisab vahemärkusena juurde, et kindlustusselts peab Kindlustustegevuse seaduse § 52 lg 2 kohaselt investerima üksnes sellisesse varasse ja sellistesse instrumentidesse, millest tulenevaid riske ta suudab tuvastada, hinnata, jälgida, juhtida, kontrollida ja aruannetest esitada. Lisaks § 52 lg 2 kohaselt peab olema tagatud investeeringute portfelli turvalisus, kvaliteet, tulusus ja likviidsus. Vara asukoht peab tagama vara kättesaadavuse.

Tabelis 3 on kujutatud kindlustusseltside poolt välja toodud kahjumi tekkimise põhjused ning ettepanekud, kuidas nii suuri kahjumeid edaspidi vältida. Seltsid tõid välja kokku kaheksa kahjumi tekkimise põhjust ja kuus ettepanekut kahjumi vältimiseks. Alljärgnevas

tabelis on autor toetudes seltside vastustele ning oma hinnangutele esitanud kahjumi tekkimise põhjused koos võimalike lahenduste ja vältimise võimalustega iga konkreetse põhjuse puhul.

Tabel 3. Kahjumi tekkimise põhjused ja vältimise võimalused

<div> <div>Vältimise võimalused</div> <div>Kahjumi tekkimise põhjused</div> </div>						
	Targem hinnastamine	Määramatusega arvestamine	Distiplineeritud riskihindamine	Arusaamine reserve olemusest	Peeglisse vaatamine (enese kriitika)	Lojaalsuse kasvatamine klientide poole pealt
Ebakompetentsus hinnastamisel	✓	✓	✓	✓	✓	
Turuosa prioriseerimine kasumi arvelt	✓	✓	✓		✓	
Väga tihe konkurents maaklerikanalis						✓
Reservide ümberhindamine uute teadmiste tõttu		✓	✓	✓	✓	
Kommodifitseerimine ehk kaubastumine						✓
Uued pakkujad turul			✓			✓
Intressikeskkonna muutus	✓	✓	✓		✓	
Tugev konkurents, madalad hinnad	✓	✓	✓			✓

Allikas: autori koostatud kindlustusseltside poolt edastatud vastuste ja enda hinnangute põhjal

Näiteks ebakompetentse hinnastamise puhul on autori hinnangul eelkõige vajalik, et kindlustusselts oleks enesekriitilisem ja saaks aru kompetentsuse puudumisest ning seejärel rakendaks targemat hinnastamist, distsiplineeritud riskihindamist, arusaamist reserve olemusest ja arvestaks ka määramatusega. Kindlustusseltsid tõid kahjumi tekkimise üheks põhjuseks ka intressikeskkonna muutuse. Eelnevalt on välja toodud ka LKF-i kommentaar, et enam ei ole võimalik investeringutest tulu teenida ning katta liikluskindlustusega tegelemisest tulenevat kahjumit. Seega tuleb autori hinnangul

edaspidi olla enesekriitilisem, liikluskindlustust targemalt hinnastama, arvestama määramatusega ja tegelema distsiplineeritud riskihindamisega.

Arutelu lõpus tõi üks edasikindlustajatest välja, et Eesti liikluskindlustuse turu hetkeolukord ei ole erandlik, sest sarnane pilt avaneb igal pool Kesk- ja Ida-Euroopa liikluskindlustuse turgudel palkade, meditsiinikulude ja varuosade hindade kasvu tõttu. Liikluskindlustuse näol on tegemist pikaajaliste kohustustega seotud äriga ning Eestis teeb kahjueraldiste kasvu ulatuslikuks ka annuitedimeetodil hüvitamine, sest reserve vaadatakse kogu aeg üle ja uuendatakse vastavalt vajadusele. Edasikindlustajad nägid kahjueraldiste kasvu ette ning olid selleks valmis. Liikluskindlustuse turg on oma olemuselt kõige suurema konkurentsiga ning ka kõige rohkem potentsiaalselt kahjumis olev turg, mida iseloomustab tsüklilisus ning kasumi ja kahjumi vahelduvus. Küsimus on lihtsalt selles, kui kiiresti need tsüklid muutuvad. Tema arvamus on kooskõlas teooriaga, mille kohaselt iseloomustab liikluskindlustuse turgu tsüklilisus ning tulemuste kõikumine.

Kuivõrd Eesti liikluskindlustuse turu finantstulemuste analüüsi ja LKF-i spetsialistidega peetud intervjuust selgus, et turu ulatuslik kahjum tulenes suuresti kahjueraldiste suurenemisest, siis soovis autor uurida kindlustusseltside arvamust reservide loomise kohta. **Kolmas teemaplokk puudutab seetõttu kahjueraldisi.** Kindlustusseltside vastustest teeb autor järelduse, et spetsialistide hinnangul on kahjueraldised pigem piisavad, kuid kalduvad nn ebapiisavuse poole. Reservide ebapiisavuse põhjusteks on eelkõige kannatanute teadlikkuse kasv, kohtupraktika kujunemine kannatanute kasuks ning piisava ajaloolise kogemuse puudumine, mis võimaldaks kahjunõuete arengu täpsemat hindamist. Ühe kindlustusseltsi esindaja lisas endapoolse kommentaari, milles tõi välja, et eeldatavasti on eraldised piisavad, kuid isikukahjude reservid võivad muutuda vastavalt ravikulude muudatustele. Seejuures on kindlustusseltsid arvamusel, et nende kahjunõuete eraldiste täpsus on parem turu keskmisest.

Pikaajaliste kohustustega (nn pika sabaga) kahjunõuetest tulenevaid riske maandavad kindlustusseltsid piisavate kahjueraldiste määramisega, kuivõrd nõuete reservidesse arvatakse sisse ka võimalikud negatiivsed arengud ning kasutatakse ulatuslikku edasikindlustuse kaitset. Ühel kindlustusseltsil on liikluskindlustuse mahu või portfelli osatähtsuse osas seatud piirmäär ning ühe vastaja sõnul sisaldab tema seltsi

liikluskindlustuse hind piisavat „puhvrit“. Neljal kindlustusseltsil on reserve arvestamisel kasutuses IBNER ehk kahjueraldised nõuete jaoks, mille lõplik ulatus ei ole veel teada (*incurred but not enough reported*) ning üks kindlustusselts plaanib rakendada IBNER-i arvestamist. See aitab kaasa kahjueraldiste täpsemale hindamisele.

Kahjueraldisi on pikas perspektiivis raske ennustada, sest näiteks lühiajaliselt oleneb palju isegi ilmastikust. Soojal talvel on vähem juhtumeid ning samas keegi ei oleks saanud ennustada, et 2020. aasta kevadel on inimesed kodudes ning ei osale liikluses nii palju kui tavaliselt. Samuti raske ennustada õigusruumis tehtud seadusemuudatusi – näitena toodi Poola kindlustusturu kogemus, kus seadusemuudatuse tõttu said inimesed 20 aasta jooksul tagasiulatuvalt nõuda sisse mittevaralisi kahjuhüvitisi. See avaldas tugevat negatiivset mõju Poola kindlustusseltside finantstulemuslikkusele. Samas ühe edasikindlustaja arvates hoolitsevad reserve täpsuse eest kindlustusseltside eksperdid ning eraldised vaadatakse üle LKF-i poolt. Seega ei ole edasikindlustaja hinnangul reserve näol tegemist riskiga.

Intervjuude käigus diskuteeriti ka isikukahjudega kaasneva sissetuleku kaotuse juhtumite üle. Tegemist on **neljanda teemaplokiga ehk töövõimetuse maksmise** võimalusi katva osaga. Nagu eelnevalt mainitud, siis Eestis ei ole sissetuleku kaotuse juhtumite puhul kasutuses ühekordset väljamakset (*lump sum*), vaid väljamaksed toimuvad annuiteetidenä ehk kindlustuspensionitega, kuigi ühes osas hüvitamine on tavapärane praktika paljudes riikides. Liikluskindlustuse Fondi spetsialistid märkisid, et liikluskindlustuses on suur sotsiaalne komponent, mis näitab ka, mis põhjusel liikluskindlustus kohustuslik on. Ühekordse väljamakse puhul ei oska kindlustusandja ega ka kannatanu ise ennustada, milline saab tulevik tegelikult olema. Selline lähenemine tooks kaasa tarbijate alahüvitamise ning kindlustusandjatele mainekahju. Samuti seisneb annuiteedi eelis ka selles, et kui annuiteethüvitamine vastu võetakse, siis väljamaksed toimuvad pidevalt ning kellelgi ei ole võimalik selle kahju juurde mõne aja pärast tagasi tulla ning näiteks kohtus vaidlustada, mis aitab vältida ootamatusi. Mõnedes riikides, kus on kasutusel ühekordse summa meetodil hüvitamine, on lisaks ka hästi suured kohtukulud ning suurem määramatus. Spetsialistid arvavad, et ka annuiteedil on pikaajaline risk sees, kuid tegelikult on see kõige parem viis, kuidas sellist finantsriski katta kindlustussektori vaates.

Kuivõrd töövõimetuse maksmise võimaluste teema kõnetas kõiki intervjueritavaid ning vastused olid väga põhjalikud, siis parema ülevaate saamiseks koostas autor tabeli (vt tabel 4) võrdlemaks ühes osas hüvitamise (*lump sum*) meetodit ning annuiteethüvitamist.

Tabel 4. Töövõimetuse ühes osas hüvitamise ja annuiteetmeetodil hüvitamise võrdlus

Ühes osas hüvitamine	Annuiteetmeetodil hüvitamine
Võib olla ebaõiglane nii kannatanute kui ka kindlustusandja suhtes, sest tuleviku ennustamine on raske.	Õiglane nii kannatanu kui ka kindlustusandja suhtes, sest maksed toimuvad pidevalt seni kuni kannatanu elab.
Kõrged kohtukulud, sest soovitatakse lahendada kohtu ees, et kannatanu ei saaks hiljem kohtusse pöörduda.	Väljamakseid korrigeeritakse jooksvalt vastavalt inflatsioonile ja muudele teguritele, mis töövõimetuse hindamise ulatust mõjutavad.
Kannatanu võib kulutada kogu raha või elada eeldatavast elueast kauem ning sattuda rahalistesse raskustesse.	Pidevad väljamaksed kuni kannatanu elab, mis tagab, et kannatanu ei satuks rahalistesse raskustesse.
Kannatanu võib elada eeldatavast elueast vähem ning see tähendab kindlustusandja vaatest ülehüvitamist.	Perioodilised väljamaksed maandavad ülehüvitamise riski, sest väljamakseid tehakse kuni kannatanu elab.
Kindlustusseltsile on konkreetse nõude kulu koheselt teada.	Selts peab moodustama pikaajalise eraldise ning kasutatud hinnangud ei pruugi olla täpsed. Ebapiisavate eraldistega seltsid saavutavad hinnas konkurentsieelise.

Allikas: autori koostatud intervjuude käigus kogutud andmete põhjal

Ühe intervjueritud edasikindlustaja arvamuse kohaselt on annuiteethüvitamine parim viis töövõime kaotamisega seotud hüvitise väljamaksmiseks, kuna see on parim lahendus isikukahju kannatanule. Kannatanule, kellel on vaja peale liiklusõnnetuses vigastuste saamist abi ja toetust, on annuiteethüvitamise puhul alati garantii, et seni kuni ta elab, makstakse talle hüvitist ning tänu sellele ta ei satu rahalistesse raskustesse. Samas eelistavad paljud edasikindlustajad ühes osas hüvitamist, kuivõrd peale ühekordse makse tegemist pannakse toimik kinni ning selle juurde ei tulla tagasi.

Annuiteetmeetodil hüvitamisega on nii kindlustusandjal kui ka edasikindlustajal keerulisem, kuivõrd see on kohustus väga paljudeks aastateks. Kui liiklusõnnetuses saab raskesti viga laps, siis võib hüvitamisperiood olla üle 50 aasta. Edasikindlustajana peab sellistes situatsioonides olema kindlustusandja jaoks olemas ning see põhjustab teatud surve, mis paljudele edasikindlustajatele ei meeldi. Ühes osas hüvitamisel on samuti omad kitsaskohad. Näiteks toodi välja kannatanu, kelle tervis ei ole hea ning oodatav eluiga on näiteks 15 aastat. Juhul, kui talle makstakse välja ühekordne hüvitis ning 5 aasta

pärast ta mingil põhjusel sureb, siis see tähendab kindlustusandja jaoks enammakstud hüvitist. Samas, kui see inimene elab veel hoopis 25 aastat, siis 15 aasta pärast satub ta rahalistesse raskustesse ning see ei ole samuti hea. Seega on annuiteethüvitamine kindlustusvõtjale kõige parem ja ausam viis toimetulekutoetuse saamiseks. Ühekordsel maksel on aga kohene efekt kindlustusandja finantsidele, kuivõrd hüvitis makstakse välja suhteliselt kohe. Annuiteetmeetodil hüvitamisega kaasneb määramatus kahjude arenemise osas, mis toob kaasa suure ebapiisaval määral teavitatud kahjunõuete ehk IBNER osakaalu. Ühe edasikindlustaja hinnangul on kõige parem viis isikukahju hüvitamiseks kombinatsioon mõlemast hüvitamisviisist ning on aus anda kannatanul see hüvitamisviis ise valida. Ta soovib ühekordsete väljamaksete puhul teha otsus näiteks kohtu või mõne muu õiguseid omava isiku ees, et juhtumi juurde ei tuldaks mõne aja pärast tagasi. Lisaks ei soovita ta teha ühekordseid väljamakseid laste puhul.

Viies teemaplokk puudutab tulevikku ja Eesti liikluskindlustuse turu väljakutsed.

LKF-i spetsialistid arvavad, et tulevikku on ennustada raske, sest siin on väga palju sisendeid, mis puudutavad nii transporti kui ka teisi valdkondi. Näiteks 2020. aasta kevade viirusekriisi taustal võib sõiduautode arv hoopiski kiiresti kasvama hakata, sest inimesed ei taha enam ühistranspordiga sõita. On olemas teatud potentsiaal, et sõidukid muutuvad ohutumaks tänu lisavarustusele. Tänapäeva autos on palju abiseadmeid nagu reahoidmisabiline, hädapidurdus, jalakäijakaitse ja palju muud ning seega võib isikukahjude sagedus taanduda ning ka üldine kahjude arv üldiselt alaneda. Teisest küljest on see kaskokindlustuse aspektist vaadatuna pigem negatiivse efektiga, sest vanema auto stange maksab kordades vähem kui uue auto stange, mis on varustatud ohutust tagavate seadmetega. Paranenud liiklusohutus teedel ning sõitjaid kaitsev varustus avaldavad positiivset mõju isikukahjude suurusele.

Kõikide vastajate hinnangul säilib Eestis tugev konkurentsiolukord. Konkurentsi suurenemine avaldab survet kindlustusmaksetele, millega võivad omakorda kaasneda negatiivsed tulemused. Edasikindlustajad tõid välja sotsiaalmajandusliku riski, mis tulevikus muutub kindlasti väljakutseks. Nende hinnangul, mida lähedasemaks muutub Eesti Euroopa Liiduga, seda sarnasemaks muutuvad asjad Euroopa Liiduga. Näiteks praegu liiklusõnnetuses tervisekahjustuse saanud kannatanud Eestis kasutavad pereleikmete abi ja ei küsi kindlustusseltsilt palju raha. Ollakse kindlad, et vigastatud

inimeste arv kasvab teatud määral ning see omakorda suurendab kahjunõuete ulatust. Autor lisab vahemärkusena juurde, et siinkohal on mõeldud, et vigastatud inimeste arv, kes pöörduvad kindlustusseltsi poole, muutub suuremaks. Riskihindaja kinnitas autori täpsustust, et inimeste teadlikkus ning lootus saada suuremaid hüvitisi kasvab. Autori hinnangul on see Eestis väga tõenäoline, sest riik on väike ning inimesed on omavahel tuttavad.

Edasikindlustajad näevad ohukohana ka majanduslangust, mida Balti riikide kindlustusseltsid ei pruugi täielikult juhtida ega kontrolli alla saada. 2008. aasta majanduskriis või praegune Covid-19 põhjustavad täna kindlustusseltsidele sissetuleku- ja klientide kaotust nii era- kui ka äriklientide poole pealt. Olenevalt sellest, mis kindlustusliike selts pakub, võib kriis avalduda mitmel viisil: näiteks läbi reisikindlustuse, kindlustusmaksete vähenemine, ravikindlustus, laenu- ja garantiikindlustus (*credit & bond insurance*).

Suure riskina nähakse tulevikus ka õiguslaske kogemuse puudumist, sest hetkel puuduvad kogemused väga ulatuslike kahjude käsitlemisega. Siiski nähakse, et suured kahjud tulevad ning see on tulevikus kindlasti väljakutseks. 10 aasta perspektiivis on kahjunõuded ning seega ka kahjueraldised kindlasti suuremad. Kohana, kus eraldised vajavad tulevikus täpsemat hindamist, nähakse ravikuluseid. Peale meditsiinitöötajate palgatõusude on oluliseks osaks ka meditsiinitehnika, mis tulevikus võib arveid suuremaks teha. Autor arvab, et tulevikus võib see olla põhjus eraldiste jätkuvaks kasvuks. Üks väljakutsetest, millega kindlustussektor kokku puutub, on kahjukulude inflatsioon. Samas võib autori hinnangul näiteks palkade tõus mingiks hetkeks peatuda Covid-19-st tingitud kriisi tõttu, kuid siinkohal peaksid kindlustusseltsides töötavad aktuaarid vaatamata tagasi 2008. aasta kriisist põhjustatud palkade langusele ning rakendama minevikus saadud kogemusi tulevikus, kui see vajadus peaks tekkima. Samas võib annuiteethüvitamise puhul kriisist tulenevalt olla tegemist lühiajalise muutusega ning mõne aasta pärast hakkavad palgad jälle kasvama. Palgakasv on riskiks ka tulevikus, sest sellel on oluline efekt suurtele isikukahjudele.

Kindlustusseltside arvates võivad lähima 10 aasta jooksul toimuda teatud katsed telemaatikat arendada. Edasikindlustajate hinnangul parandab telemaatika juhtide sõidustiili, võimaldades märgata ohukohti ning anda juhtidele tagasisidet, millele nad

peavad tähelepanu pöörama. Samas nii LKF-i spetsialistide kui ka edasikindlustajate hinnangul võib huvikoht kasutuspõhise liikluskindlustuse suunas olla tagasihoidlik, sest turg on võrreldes teiste Euroopa riikidega väike ja keskmine liikluskindlustuse makse ei ole kõrge. Näiteks Suurbritannias saavad telemaatika lahenduse valida ainult noored juhid, sest nende kindlustusmakse on 3-4 korda suurem keskmisest kindlustusmaksest. Seega 1500-eurose kindlustusmakse puhul on nn musta kasti paigaldamise autosse õigustatud ning näiteks 200-eurone sääst arvestatav. Eestiga sarnastel turgudel, kus kindlustusmakse jääb 200 euro piiridesse, ei ole antud süsteem mõttekas, sest 20-eurone soodustus on küll meeldiv, kuid ei oma väga suurt tähtsust.

Uued trendid võivad olla seotud hoopis kahjukäsitluse digitaliseerimisega. Lisaks toodi ühe arutelu käigus välja tehnilise intellekti kasutuselevõtu kindlustuse hinnastamisel, mis vähendab inimese rolli hinna määramisel. Masinõpe võib aga vähendada arusaamist, kuidas hind kujuneb. Ei ole enam inimest, kes on mudeli välja töötanud ja oskab selgitada mudeli nüansse ja hinna kujunemist, kuna seda teeb arvuti. Kindlustusseltsid arvasid, et turul luuakse täpsemad hinnamudelid ja personaalne hinnastamine ning kulud langevad. Samuti pakuti välja, et olulisi muudatusi ei toimu, kuid samas maaklerite osakaal väheneb ja suureneb otsemüük ning LKF-i kalkulaatori kasutamine. Ühe kindlustusseltsi esindaja hinnangul suureneb 10 aasta jooksul konsolideerumine. Riskina nähakse ka võimalikke Euroopa Liidu poolt vastu võetud õigusaktide mõju nagu näiteks nõuded minimaalse kapitali osas ja mingil määral turgu mõjutavad seadusejärgsed piirmäärad. Eesti liikluskindlustuse turu jaoks on kindlasti riskiks intressikeskkond ning tuleviku inflatsioon, mis avaldab mõju ka muudele turgudele.

LKF-i prognoosi kohaselt Eesti turu kasumlikkusele järgmise viie ja kümne aasta perspektiivis pakuti, et turul ei teenita märkimisväärset kasumit ega kahjumit. Üks edasikindlustajatest soovitas, et Eesti turul on oluline vaadata keskmist kahjut ning siis vaadata eraldi isikukahjusid ning varakahjusid. Varakahjude korral on oluline jälgida varuosade ning remondi maksumuse suurust ning ka regulatsioone, sest mõnes riigis hüvitatakse materiaalne kahju rahas mitte remonti tehes.

Edasikindlustajad ei plaani lõpetada Eesti liikluskindlustuse turul edasikindlustamise teenuse pakkumist. Näiteks toodi välja, et Suurbritannias on juba kõikvõimalikud kindlustused müüdud, tõenäoliselt ei suurene olulisel määral ka kindlustuspoliiside arv

või summad ning ka majandus ei kasva seal suurel kiirusel. Eestil on ühe edasikindlustaja arvamuse kohaselt suur majandusliku kasvu potentsiaal, mis kindlustuse aspektist tähendab suuremat poliiside arvu, suuremaid hüvitispiire (*sum insurance*), uusi ärisid ning paljud teiste riikide turud tegelikult ei näita sellist lootustandvat kasvu. Tulevikus on see väga põnev piirkond. On piirkondi, mis on palju keerukamad ja riskantsemad kui Balti riigid. Üks vastajatest soovib kindlustusseltsidel, kes soovivad sõlmida edasikindlustamise lepingu, keskenduda pikaajalisele suhtele ning ka edasikindlustajad hindavad sellist pikaajalist lähenemist rohkem kui oportunistlikku.

Tulevikus on rohkem elektriautosid ning sõiduautodesse lisatakse järjest enam arvuteid ja tehisintellekti. Autonoomse sõidukijuhtimise süsteemid tulevad turule ning mõjutavad liikluskindlustuse turgu globaalselt. Väga pikas perspektiivis vaadatuna on automaatne juhtimine teatud väljakutse liikluskindlustuse harule. Automatiseeritud autod on ohutuse tagamisel edukamad kui inimesed. Isejuhtivad autod ei ole mõjutatud juhi võimaliku hullumeelse või kihutava sõidustiili ega ka alkoholi tarbimise poolt ning seega muutub sõidustiil rahulikumaks. Selle tõttu väheneb kahjunõuete sagedus ning summad ja see on väljakutseks kindlustusturule, sest liikluskindlustuse osakaal kogu kindlustusportfellist on väga ulatuslik ning laekuvate maksete summa võib ulatuda 50%-ni kõikidest kindlustusmaksetest.

Võib-olla ei ole tulevikus enam juht vastutav, vaid hoopis tarkvara. Üks edasikindlustajatest arvas, et praeguse liikluskindlustuse proportsioon võib kanduda üle näiteks toote vastutuskindlustusse (*product liability insurance*), mille puhul on juhil vähem vastutust sõidukiga sõites. Samas teise edasikindlustaja hinnangul kogu süsteem muutuda süül mitte põhinevale hüvitamise süsteemile (*no-fault system*) nagu Iisraelis. Autor lisab juurde endapoolse kommentaari, et sellise süsteemi korral peab igal sõidukil olema sõlmitud liikluskindlustuse poliis, mis liikluskahju korral korvab selle sama sõiduki kahjustusi mitte ei tee seda põhjustaja selts.

Ühe edasikindlustaja vastuse kohaselt on viimasel aastakümnel Balti riikide kindlustusturul nähtud konsolideerumisi ja ühinemisi. On oluline, et liikluskindlustuse pakkujate hulk oleks jätkuvalt piisav, et pakkuda konkurentsi, mis hetkel on olemas. Konkurentsiamet jälgib hoolikalt järgmisi ühinemisi ja investorid plaanivad investeerida uutesse kindlustusseltsidesse, mis on hea märk Eesti liikluskindlustuse turu tuleviku

jaoks. Autor nõustub intervjueeritavaga, kuivõrd jätkuvalt on märgata huvi uute kindlustusseltside asutamisel. Näiteks hakkab LHV peagi pakkuma kahjukindlustusteenust.

Lähtuvalt kõigi uurimuses osalenud turul osalejate vastustest on autor välja toonud järgmised Eesti liikluskindlustuse turu väljakutsed:

- liikluskindlustuse kommodifitseerimine ehk kaubastumine,
- suured kahjud välismaal,
- kannatanute teadlikkuse kasv,
- piisava ajaloolise kogemuse puudumine suurte kahjude hüvitamisel,
- meditsiini areng,
- eraldiste täpne moodustamine,
- autonoomsete sõidukite kasutuselevõtt.

Kuivõrd autor töötab igapäevaselt kindlustuse valdkonnas, siis mõtles ta mõningate potentsiaalsete meetmete ja võimaluste peale, mida eelolevatele väljakutsetele vastates rakendada. Ettepanekud ei ole küll seotud käesoleva magistritöö eesmärgiga ning seega ei ole ka antud töö fookuses. Kuna tegemist on kõrval väljundiga, siis ei pea autor vajalikuks töö sisulises osas ettepanekute üle diskuteerimist. Lugeja võib nendega tutvuda lisas 4. Ettepanekute otstarbekuse hindamine vajaks eraldi uuringu läbiviimist.

KOKKUVÕTE

Liikluskindlustus on kohustuslik vastutuskindlustus ning seega sõidukit omava inimese elu lahutamatu osa. Selle eesmärk on liiklusõnnetuses kannatada saanud isikule kiire ja täielik kahju hüvitamine. Seejuures kannab liikluskindlustus ka olulist sotsiaalset rolli, kuivõrd kaitseb liiklusõnnetuse põhjustanud isikut finantsraskustesse sattumise eest.

Liikluskindlustus on kahjukindlustuse olulisim äriallikas ning liikluskindlustuse turgudel valitsevad tihti suur konkurents ja tulemuste tsüklilised kõikumised. Liikluskindlustuse põhilisteks komponentideks on õiguslikud regulatsioonid, kindlustusmatemaatika, reservid täiendavate kulude ja kahjumite katteks, kahjukäsitletus ja teabeteenus ning piisava edasikindlustuse olemasolu. Liikluskindlustuse turu peamised osalejad on seega kindlustusvõtjad, kindlustusseltsid, garantiifond, lepitusorgan, kohtud, edasikindlustajad ja kindlustusvahendajad.

Kindlustuse puhul on tegemist lepingulise suhtega kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahel, kus kindlustusvõtja maksab kindlustusandjale makseid ning kindlustusandja pakub seevastu kahju korral kindlustusvõtjale rahalist abi. Kuivõrd liikluskindlustus on vastutuskindlustus, siis kahjud hüvitatakse otse kannatanule. Kindlustusseltsid peavad piisavas koguses teenima kindlustusmakseid, et katta nii eeldatavad kahjukulud ning lisaks kindlustusteenuse pakkumisega kaasnevad muud kulud. Seejuures nagu iga ettevõtte puhul, on kindlustusseltsidele samuti oluline kasumi teenimine.

Kindlustusmaksete määramisel puutuvad kindlustusseltsid kokku väljakutsetega, kuna toote väärtus ehk poliisi hind tuleb määrata enne seda, kui hinda kujundavate tegurite väärtused on teada. Lisaks tuleb osata hinnata tulevaste kahjunõuete maksumust ning loomulikult on oluline mõju ka turul oleval konkurentsil. Oma kohustuste võimalikult täpseks hindamiseks loovad kindlustusandjad kahjueraldise, mis kajastavad tulevikus tehtavaid väljamakseid, kuid need hinnangud on olulised ka toodete täpseks hinnastamiseks. Seejuures võib kahjunõude lõplikuks käsitlemiseks vaja minna mitut

aastat. Teoorias peaks olema piisavalt reserve, et katta kõik kindlustusandjale suunatud kohustused. Kahjureservid jagatakse seejuures kolme rühma: reservid kahjude katteks, millest on teatatud, kuid mille eest pole veel tasutud; kahjude katteks, mis on toimunud, kuid millest pole teatatud (IBNR), ning kahjunõuete jaoks, mille lõplik ulatus ei ole veel teada ehk ebapiisaval määral teavitatud kahjunõuete jaoks (IBNER).

Liikluskindlustuses eristatakse lühiajaliste või pikaajaliste kohustustega kaasnevaid kahte liiki kahjunõudeid. Lühiajalised kohustused kaasnevad tavaliselt varakahjudega. Pikaajaliste kohustustega kahjunõuetega kaasneb pikk käsitusperiood ning need on enamasti seotud annuiteethüvitamisega isikukahju korral või keskkonnakahjudega. See, kas tegemist on pikaajalise kahjunõudega, oleneb sellest, millal kahju avaldub. Pikaajalised kahjunõuded toovad kaasa määramatuse ning seetõttu on need kindlustusandjatele alati väljakutseks.

Liikluskindlustuse turgu mõjutavad mitmed tegurid, mis on kas liikluskindlustuse turust sõltuvad, turust mitte sõltuvad või tegurid, mis ei sõltu turust, kuid mida turg saab mõjutada. Turust sõltuvateks teguriteks on näiteks ühtse automatiseeritud andmebaasi olemasolu ning konkurentsitase. Turust mitte sõltuvad mõjutegurid ja olukorrad on elatustase, sõidukite arv teedel, inimeste sõiduharjumused, majandustsüklid, inflatsioon, autopargi struktuur, tehnoloogia areng ja valitsuse regulatsioonid. Liikluskindlustuse turu osalistel on võimalik mõjutada liiklusohutust läbi kahjuennetuse, moraalse ohtu ning kindlustuskelmuste arvu.

Töö uurimuslikus osas andis autor lühiülevaate Eesti liikluskindlustuse turust, analüüsis Eesti liikluskindlustuse turu 2011-2019. aastate tehnilise tulemi aruandeid ning tõi välja Eesti Liikluskindlustuse Fondi spetsialistide, Eesti kindlustusseltside ja Eesti kindlustusturul tegutsevate edasikindlustajate arvamused Eesti liikluskindlustuse turu kohta.

Perioodimaksete järgi moodustab liikluskindlustus 27,7% kõikidest kahjukindlustusliikidest Eestis. Eesti liikluskindlustuse turg on väike, kuid eriline, sest suur osa Eesti kindlustusseltsidest on esindatud ka teistes Balti riikides ning selle tõttu seatakse ambitsioonid tugevama turupositsiooni järgi mingis riigis. Lisaks kuuluvad paljud kindlustusseltsid välismaa gruppidesse ning see omakorda suurendab konkurentsi,

sest emettevõtted eeldavad olulise turuosa saavutamist, sest nad ise on oma koduturul enamasti liidrirollis. Eesti liikluskindlustuse turu konkurentsitas on kõrge. Eesti kindlustusturu eripära seisneb eelkõige selle läbipaistvuses ning kindlustusandjatel tuleb sellises keskkonnas ellujäämiseks pingutada. Liikluskindlustuse puhul ei ole kliendid lojaalsed ning liikluskindlustuse poliisi ostes saab määravaks pigem hea hind. Seetõttu suurendavad konkurentsi veelgi enam kindlustusvahendajad, kuna müüvad kindlustust läbi hinnapõhise kanali, mida on klientidel mugav kasutada.

Edasikindlustajate jaoks on Eesti liikluskindlustuse turg pigem keeruline. Kuivõrd edasikindlustajate tulemuslikkus oleneb suures osas kindlustusseltside tulemuslikkusest, siis arvestatakse sellega, et kas kindlustusseltsi portfellis esineb mõni Lääne-Euroopas toimunud suure liiklusõnnetusega kaasnev isikukahju. Eestis kehtivad hüvitispiirid ei ole nii suured kui Lääne-Euroopas ning seetõttu seal toimunud kahjujuhtumid võivad olla edasikindlustaja jaoks väga kulukad, mida võib olla keeruline katta suhteliselt väikeste Eesti liikluskindlustusmaksetega. Madalate hüvitispiiride ja väikeste hindade tõttu on Balti riikide kindlustusseltsidele keerulisem leida edasikindlustajaid ning seda eriti omavastutusel põhineva edasikindlustuse puhul. Suur osa edasikindlustajatest ei ole valmis liituma madala omavastutusega edasikindlustusprogrammidega ning seetõttu on Eesti turul oma teenust pakkuvate edasikindlustajate arv piiratud.

Eesti liikluskindlustuse turg on alates 2012. aastast olnud kahjumis. 2016. aastal ulatus turu kahjum peaaegu 10 miljoni euroni, kuid 2018. aastal jõudis turg kasumisse. Turu rahavoog ehk kindlustusseltside teenitud tulud, millest on maha lahutatud välja makstud hüvitised ja tegevuskulud, on enamasti olnud positiivne. Tegemist on mitmetest teguritest koosneva kombinatsiooniga. Kahjumi üks põhjustest oli kahjueraldiste muutus. Kuivõrd kahjueraldised on alates 2012. aastast olnud pidevas kasvutrendis, siis see on omakorda põhjustanud ka turu kasumlikkuse languse. Oma osa kahjumi tekkimisel oli ka majanduskasvul, konkurentsil, investeringutelt teenimise võimaluste vähenemisel, ebakompetentsusel hinnastamisel, kasumi prioriseerimisel turuosa ees, maaklerikanalis oleva konkurentsiga, turu kommodifitseerimisel ehk kaubastumisel ja uutel pakujatel. Sarnaste olukordade vältimiseks tuleb targemalt hinnastada liikluskindlustuse poliise, arvestada määramatusega, tegeleda distsiplineeritud riskihindamisega, saada aru reservide olemusest, vaadata peeglisse ehk olla enesekriitilisem ning kasvatada lojaalsust

klientide poole pealt. Teoorias iseloomustab liikluskindlustuse turgu tsüklilisus ning tulemuste kõikumine, mis tähendab, et olukord Eesti liikluskindlustuse turul ei ole nii murettekitav kui esialgu võib tunduda.

Liikluskindlustuse puhul on tegemist äriaga, millega tihti kaasnevad pikaajalised kohustused. Eestis mõjutab kahjueraldiste määramist oluliselt sissetuleku kaotuse hüvitamine annuiteetmeetodil. Sellega kaasneb arvestatav määramatus hinnangute andmisel. Näiteks tuleb hüvitamise suurusel arvestada inflatsiooniga (näiteks tarbijahinnaindeksi muutus). Selle tõttu reserve vaadatakse kogu aeg üle ja uuendatakse vastavalt vajadusele. Üheks võimalikuks ohukohaks, kus reservid võivad olla täna alahinnatud, on ravikulud. Näiteks meditsiinitöötajate puhul võivad tõusta palgad ja meditsiinitehnika puhul hinnad, see võib põhjustada isikukahjudega seotud arvete suurenemise tulevikus.

Eesti liikluskindlustuse turu väljakutsetena nähakse turu kommodifitseerimist ehk kaubastumist, suuri kahjusid välismaal, kannatanute teadlikkuse kasvu, piisava ajaloolise kogemuse puudumist suurte kahjude hüvitamisel, meditsiini arengut, oskamatus täpselt reserve moodustada. Pikas perspektiivis on väljakutseks ka autonoomsete sõidukite kasutuselevõtt, mis avaldab mõju kogu liikluskindlustuse turule globaalselt.

Eesti liikluskindlustuse süsteem toimib vaba konkurentsiga liberaliseeritud turul. Taoline lähenemine on end õigustanud ühiskonna ja tarbija jaoks. Konkurents toimib ning tarbijatele on see madalate hindade tõttu kasulik. Samas loob see seltsidele käibe baasi ning seega ka võimaluse, millega äri alustada ning mille pealt kasvada. Liikluskindlustus hoiab üleval üldist konkurentsi kindlustusturul. Kindlustusseltsid on liikluskindlustuse pakkumisega endiselt rahul ning kavatsetakse jätkata pakkumist. Kuigi liikluskindlustuse turul on seltside jaoks väljakutsed, on seltside enda jätkusuutlikkuse mõttes oluline püsida turul ning osaleda konkurents.

Käesolev magistritöö on baasiks liikluskindlustuse turu ja seda mõjutavate tegurite tutvustamisel. Käesoleva töö edasine teemaarendus võib olla seotud ükskõik millise liikluskindlustuse majanduslase valdkonna tööga ja seda seetõttu, et liikluskindlustuse turu situatsiooni ei ole varasemalt majanduslikust vaatenurgast Eestis uuritud. Autori hinnangul võib teemat edasi arendada näiteks uurides IBNER-i meetodikate välja

arendamist ja rakendamist Eesti liikluskindlustuse turul, sest mõned seltsid ei ole veel IBNER-i sisaldavat reserveerimismetoodikat kasutusele võtnud. Peale selle võib antud tööga tegeleda ka turundussuunal ning uurida, kuidas oleks võimalik kasvatada klientide seas lojaalsust turu kaubastumise ärahoidmiseks.

VIIDATUD ALLIKAD

1. Aiuppa, T.A.; Trieschmann, J.S. (1987) An Empirical Analysis of the Magnitude and Accuracy of Incurred-But-Not-Reported Reserves. *The Journal of Risk and Insurance*, Vol. 54, No. 1, pp. 100-118. URL:
https://www.jstor.org/stable/pdf/252884.pdf?casa_token=20yAA8FQtkkAAAAA:agp9oUscz-BJ9p0H1edXilQQfyRFqAO9-spjPc67ZuCMLc2G-EzcnOv6g_h9Jxs8_ifb8dw37fk-XrwLukRCL2fQU7dS-g-Ti7x9sA1FEgZMrQlTbNk
2. Arumägi, Meelis (Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhtivanalüütik); Piirsalu, Andres (Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhatuse liige). Autori intervjuu. Konverentskõnede rakendus Zoom. 22.05.2020.
3. Bae, T.; Kim, C. (2009) Securitization of motor insurance loss rate risks. URL:
<https://pdfs.semanticscholar.org/d3da/d947573d79e2ad94725315b123b0c2f47b41.pdf>
4. Bordoff, J.; Noel, P. (2008) Pay-as-you-drive auto insurance: a simple way to reduce driving-related harms and increase equity. *Hamilton Project Discussion Paper*, pp. 150-151. URL:
https://books.google.ee/books?hl=en&lr=&id=23196hswlbkC&oi=fnd&pg=PA150&ots=DwmBPAHfSE&sig=IVzXjLmO7nGDVAaMwiUfvw_p6Lg&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
5. Chen, J. (2019) Insurance Fraud. *Investopedia*. URL:
<https://www.investopedia.com/terms/i/insurance-fraud.asp> 30.06.2020
6. Cheung, K.C.; Lo, A. (2017) Characterizations of optimal reinsurance treaties: a cost-benefit approach. *Scandinavian Actuarial Journal*, Vol. 2017, No. 1, pp. 1-28. DOI: 10.1080/03461238.2015.1054303
7. Communication from the Commission of the European Parliament and the Council. (2016) European Commission. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal->

content/EN/TXT/?uri=COM%3A2016%3A246%3AFIN&fbclid=IwAR0ti_QJmTgOVdltYDVGxhy3mo-oRnK4dwyJuWDXIbeZ9rNhv33fczJ1lBs

8. Das, U.S.; Davies, N.; Podpiera, R. (2003) Insurance and Issues in Financial Soundness. IMF Working Paper, Monetary and Exchange Affairs Department. URL: https://www.researchgate.net/profile/Udaibir_Das/publication/5124116_Insurance_and_Issues_in_Financial_Soundness/links/00b4951951563cc7e9000000.pdf
9. Denuit, M.; Trufin, J. (2018) Collective loss reserving with two types of claims in motor third party liability insurance. Journal of Computational and Applied Mathematics, Vol. 335, pp. 168-184. URL: <https://www.sciencedirect.com.ezproxy.utlib.ut.ee/science/article/pii/S0377042717306052?via%3Dihub>
10. Derrig, R.A. (2002) Insurance Fraud. The Journal of Risk and Insurance, Vol. 69, No. 3, pp. 271-287. URL: https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/1539-6975.00026?casa_token=0WwFas7Pgm4AAAAA:M2fwlj31YomDgWYpgoEmALjEZKIsbNB50q3viJek_C4zWMm7CvhzeoUqgJkm5Gti9pPWlZ2o6Sb2w
11. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Eesti Liikluskindlustuse Fond. URL: <https://www.lkf.ee/et/meist/eesti-liikluskindlustuse-fond> 11.08.2020
12. European Motor Insurance Markets 2019. (s.a.) Insurance Europe. URL: <https://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20Motor%20Insurance%20Markets%202019.pdf>
13. Ganapathy, V. (2019) The Future of Reinsurance: Challenges, Opportunities & Growing Influence of Technology. The Journal of Insurance Institute of India. URL: <http://eds.a.ebscohost.com.ezproxy.utlib.ut.ee/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=614e6cf9-b6c0-4b70-af16-e1b5b6f3df2f%40sessionmgr4007>
14. Global status report on road safety 2018. (s.a.) World Health Organization. URL: <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>
15. Guy Carpenter & Company, LLC. (2010) Annuities in Third Party Bodily Injury Claims Settlements in Europe: Do They Have a Future Role to Play in Casualty Reinsurance? URL: <https://www.gccapitalideas.com/2010/10/13/annuities-in-third-party-bodily-injury-claims-settlements-in-europe-do-they-have-a-future-role-to-play-in-casualty-reinsurance/>

16. Gönülal, S. (2011) Motor Third-Party Liability. The World Bank, Non-bank Financial Institutions Group, Primer Series on Insurance, Issue 16. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/27732/625160NWP0Moto00Box0361486B0PUBLIC0.pdf?sequence=1>
17. Henn, Ralph. (Deutsche Rück Schweiz AG riskihindaja). Autori intervjuu. Konverentskõnede rakendus Bluejeans. 08.06.2020.
18. Hayes, A. (2019) Combined Ratio Definition. Investopedia. URL: <https://www.investopedia.com/terms/c/combinedratio.asp>. 30.07.2020
19. Incurred But Not Reported Reserves. The Economic Times, 06.06.2013. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/i/incurred-but-not-reported-reserves/articleshow/20458634.cms>
20. Jedrzychowska, A. (*s.a.*) The calculation of an annuity for increased needs due to personal injury. Wrocław University of Economics, Department of Insurance. URL: http://apria2017.syskonf.pl/conf-data/APRIA2017/files/artykuły/PMS001022.pdf?fbclid=IwAR3szPGNGJM2Ed_175Qspg5ryDCv1JNXUULPcVrJ4ElDqaYVuh2GUlyyyjow
21. Johnson, J. A. (2017) Long Tail Liability Claims. Michigan Bar Journal, Vol. 96, Issue 8, pp. 28-32. URL: <http://www.michbar.org/file/barjournal/article/documents/pdf4article3185.pdf>
22. Kagan, J. (2020) Long-Tail Liability. Investopedia. URL: <https://www.investopedia.com/terms/l/longtail-liability.asp> 08.08.2020
23. Kehtiva liikluskindlustuse lepinguga sõidukite arv sõiduki kategooriagrupi lõikes 30.06.2020 seisuga. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Kirjavahetus 24.07.2020
24. Kenton, W. (2019) Moral Hazard. Investopedia. URL: <https://www.investopedia.com/terms/m/morallhazard.asp> 11.08.2020
25. Kindlustamata sõiduki sundkindlustus. Eesti Liikluskindlustuse Fond. URL: <https://www.lkf.ee/et/sundkindlustus> 11.08.2020
26. Kindlustus. Finantsinspektsioon. URL: <https://www.fi.ee/et/kindlustus> vaadatud 03.08.2020
27. Kindlustustegevuse seadus. URL: <https://www.riigiteataja.ee/akt/107072015001>
28. Koch, Christoph. R+V Re vanemriskihindaja. Autori intervjuu. FaceTime. 17.06.2020

29. Kindlustusturu ülevaade 2017 aasta. (s.a.) Eesti Liikluskindlustuse Fond. URL:
<https://www.lkf.ee/sites/default/files/Kindlustusturg%202017%282%29.%20aasta.pdf?928>
30. Kohustuslik liikluskindlustus. Eesti Liikluskindlustuse Fond. URL:
<https://www.lkf.ee/et/kindlustamise-tavad/kohustuslik-liikluskindlustus> 11.08.2020
31. Kozarevic, S.; Kozarevic, E.; Sijegovic, E. (2011) Development of the insurance sector in the Western Balkan countries: the drive towards the European Union insurance system. International Journal of Economic Policy in Emerging Economies, Vol. 4, No.3. URL:
https://www.researchgate.net/profile/Safet_Kozarevic/publication/227440560_Development_of_the_insurance_sector_in_the_Western_Balkan_countries_The_drive_towards_the_European_Union_insurance_system/links/574ece1808ae65bd57c5c7da/Development-of-the-insurance-sector-in-the-Western-Balkan-countries-The-drive-towards-the-European-Union-insurance-system.pdf
32. Kunreuther, H. (2008) Moral Hazard. Encyclopedia of Quantitative Risk Analysis and Assessment. URL:
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/9780470061596.risk0655>
33. Lahe, J.; Luik, O-J.; Merila, M. (2017) Liikluskindlustuse seadus. Kommenteeritud väljaanne. Tartu: Juura OÜ
34. Landt, Lars-Uwe. Aon Re edasikindlustusmaakler. Kirjalik intervjuu. 25.06.2020
35. Lemaire, J. (1995) Bonus-malus systems in automobile insurance. The Wharton School at The University of Pennsylvania. Springer Science+Business Media New York. URL:
https://books.google.ee/books?hl=en&lr=&id=jS_yCAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR9&dq=Bonus-Malus+Systems+in+Automobile+Insurance+springer&ots=eytG4bs5a3&sig=nCwxBzI2Jp-sbDIw_Ldw7osASJ0&redir_esc=y#v=onepage&q=Bonus-Malus%20Systems%20in%20Automobile%20Insurance%20springer&f=false
36. Lepitusorgan. Eesti Liikluskindlustuse Fond. URL:
<https://www.lkf.ee/et/lepitusorgan> Vaadatud 28.07.2020
37. Liikluskindlustus on jätkuvalt kahjumis. (2017) URL:
<https://www.lkf.ee/et/liikluskindlustus-jatkuvalt-kahjumis>

38. Liikluskindlustuse keskmise aastamakse langes 134 eurole. (2020) URL:
<https://www.lkf.ee/et/liikluskindlustuse-keskmise-aastamakse-langes-134-eurole>
39. Liikluskindlustuse seadus. URL: <https://www.riigiteataja.ee/akt/287477>
40. Liikluskindlustuse statistika 2016. aasta. (s.a.) Eesti Liikluskindlustuse Fond. URL:
https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2016_4Q%28v2%29.pdf?545
41. Liikluskindlustuse statistika 2019. aasta. (s.a.) Eesti Liikluskindlustuse Fond. URL:
https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2019_4Q.pdf?285
42. Lilly, C.C. (1977) Alternatives To Lump Sum Payments In Personal Injury Cases. Insurance Counsel Journal, Vol. 33, pp. 243-247. URL:
https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/defcon44&div=51&g_sent=1&casa_token=Deli1t9ZDcMAAAAAA:5b_rOgVVK9ZqmfJAQGZe06TDR2Sxw33U5EIeYkBXtQRZHn4C1srZscqBOEdDv7s5DqFWPXs&collection=journals
43. Luik, O-J. (2004) Liikluskindlustus kui kohustuslik vastutuskindlustus. URL:
<https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/1010/Luik.pdf?sequence=5&isAllowed=y>
44. Michaels, J. M.; Ellison, W. D.; Krishnan, S. D. (2015) The Avoidable Evils of “All Sums” Liability For Long-Tail Insurance Coverage Claims. Kansas Law Review, Vol. 64, pp. 467-489. URL:
<https://kuscholarworks.ku.edu/bitstream/handle/1808/20385/Krishnan.pdf?sequence=1>
45. Motor insurance directive. European Commission. URL:
https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en 11.08.2020
46. Number of motor insurance companies operating on the domestic market in Europe in 2016 and 2017, by country. Statista 2020. URL:
<https://www.statista.com/statistics/976790/number-of-domestic-motor-insurance-companies-in-europe/>
47. Parsons, C. (2003) Moral Hazard in Liability Insurance. The Geneva Papers on Risk and Insurance, Vol. 28, No. 3, pp. 448-471. URL:
<https://link.springer.com/content/pdf/10.1111/1468-0440.00236.pdf>

48. Schlemmer, D.D.; Tarkowski, T. (2013) Reserving in Two Steps: Total IBNR = Pure IBNR + IBNER. Casualty Actuarial Society E-Forum, pp. 1-19. URL: https://pdfs.semanticscholar.org/bc80/f6ef8219c57a4b5d73c35ad40f9762ca73fe.pdf?_ga=2.29707071.1868439913.1591462037-1806155266.1580382062
49. The Four Faces of Fraud. (1997) Coalition Against Insurance Fraud. viidatud Tennyson S. Moral, Social, and Economic Dimensions of Insurance Claims Fraud. – Social Research 2008, Vol. 75, No. 4, pp. 1181-1204 vahendusel. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.693.1667&rep=rep1&type=pdf>
50. Tomeski, B. (2012) Development of Motor Third Party Liability Insurance Market in Terms of Changing Regulation. Procedia – Social and Behavioral Sciences. Vol 44, pp. 200-209. doi: 10.1016/j.sbspro.2012.05.021
51. Tselentis, D.I.,; Yannis, G.; Vlahogianni, E.I. (2017) Innovative motor insurance schemes: A review of current practices and emerging challenges. Science Direct, Accident Analysis & Prevention, Vol. 98, pp. 139-148. URL: <https://www.sciencedirect.com.ezproxy.utlib.ut.ee/science/article/pii/S0001457516303670?via%3Dihub#sec0010>
52. Verbelen, R.; Antonio, K.; Claeskens, G. (2018) Unravelling the predictive power of telematics data in car insurance pricing. Journal of the Royal Statistical Society, Applied Statistics, 67, Part 5, pp. 1275-1304. URL: <https://rss.onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/rssc.12283>
53. Viaene, S.; Dedene, G. (2004) Insurance Fraud: Issues and Challenges. The Geneva Papers on Risk and Insurance, Vol. 29, No. 2, pp. 313-333. URL: <http://eds.b.ebscohost.com.ezproxy.utlib.ut.ee/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=2&sid=482d6606-5f79-40b3-8604-1ea118580e98%40sessionmgr103>
54. Zavadil, T. (2014) Do the Better Insured Cause More Damage? Testing for Asymmetric Information in Car Insurance. The Journal of Risk and Insurance, Vol. 82, No. 4, pp. 865-869 (2015). URL: https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/jori.12040?casa_token=ZiqiGbU7fHEAAAAA:M249rW09TxKPH714fZrRVurDe45baFZeOApniiu1emKKMlh8rconkyCtEkfsjsUHcwUh9U6NHUOdg

55. Yastrebinskaya, M. (2018) Kindlustuspettuste ulatus Swedbank P&C Insurance AS lepingute lõikes. Tartu Ülikooli majandusteaduskond. URL:
https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/61612/yastrebinskaya_maria.pdf?sequence=1&isAllowed=y
56. Компенсационные выплаты. Российский Союз Автостраховщиков. URL:
<https://autoins.ru/kompensatsionnye-vyplaty/>. 22.07.2020

LISAD

Lisa 1. Intervjuu Meelis Arumäe ja Andres Piirsaluga

Magistritöö “Eesti liikluskindlustuse turg - hetkeolukord ja väljakutsed” eesmärgiks on välja selgitada Eesti liikluskindlustusturu peamised väljakutsed ja arengu perspektiivid.

- 1) Millised on peamised toimivad jõud liikluskindlustuse turul?
- 2) Millised on peamised tegurid, mis motiveerivad kindlustusseltse liikluskindlustusega tegelema?
- 3) Kui tugevaks peate turu konkurentsitaset täna? Mis võib muutuda?

Magistritöös on vaatluse all 2011-2019. aastate liikluskindlustuse tehnilised aruanded. Andmete esmasel analüüsil selgus, et 2012. aastal kuni 2017. aastani oli Eesti liikluskindlustuse turu tehniline tulem kahjumis. 2016. aastal koguni -9,7 miljonit eurot.

- 4) Milline on Teie hinnang antud olukorrale? Millest tulenes seltside kahjum?
- 5) Milline on olnud reserve areng 10 viimase aasta jooksul? Milline on LKF-i hinnang annuuteetidele ja IBNR-i piisavusele?
- 6) Kui palju mõjutas LKF-i poolne annuuteedi reserve meetodiga ühtlustamine reserve suurust turul? Millised on õppetunnid?
- 7) Miks ei ole isikukahjude puhul kasutuses *lump sum*, vaid on annuuteet? Kas võiks olla teisiti?
- 8) Kas on veel valdkondi, kus reservid võivad olla ebapiisavad (nt valu ja vaev; ravi- ja hoolduskulud)?
- 9) Kui hästi on reserve edasine areng prognoositav?

2018. ja 2019. aastal on turu tehniline tulem olnud positiivne.

- 10) Mida võeti ette sellise tulemuse saavutamiseks?
- 11) Peale olukorra “tervenemist” 2019. aastal on hinnad koheselt läinud langusesse. Mis motiveerib seltse loobuma mõistlikust kasumitasemest?
- 12) Milline on Eesti Liikluskindlustuse Fondi prognoos Eesti turu kasumlikkuse osas järgmise viie ja kümne aasta perspektiivis?

Lisa 1 järg

Eestis on maksimaalne hüvitis varakahju korral 1,2 miljonit eurot ning isikukahju korral 5,6 miljonit eurot. Samas on 10. mail 2016. aastal tehtud Euroopa Komisjoni kommunikatsioonis/avalduses sätestatud, et minimaalseks kindlustuskatteks isikukahju korral on 1 220 000 eurot isiku kohta või 6 070 000 eurot juhtumi kohta olenemata kannatanute arvust. Varalise kahju minimaalne kindlustuskate tõsteti 1 220 000 euroni olenemata kannatanute arvust.

- 13) Mis põhjusel on Eesti liikluskindlustuse seaduses kasutusel teistsugused piirmäärad?
- 14) Kas Teie hinnangul on sellised hüvitispiirid piisavad? Kui palju on viimase 10 aasta jooksul olnud juhtumeid, mis on ületanud hüvitispiiri?
- 15) Kas sarnane muutus võib perspektiivis ka Eesti turgu oodata? Milliseid uusi trende liikluskindlustuse hinnastamises/reserveerimises/kahjukäsitluses võib praegu ennustada/planeerida?

11.10.2019 ilmus Eesti Liikluskindlustuse Fondi lehele Kati Varblase artikkel kindlustuspettuste kohta. 2018. aastal oli registreeritud 408 kindlustuskelmust kokku 2,6 miljoni euro ulatuses. 44% kelmustest olid seotud liiklusõnnetustega.

- 16) Kui suureks probleemiks peate Eesti liikluskindlustuse turul kindlustuskelmuseid? Millised on põhilised kelmuste skeemid?
- 17) Kas Eestis on märgata Inglismaal ja Skandinaavias populaarseid tagant otsasõidu isikukahjudega seotud kelmuseid (kaelavalud, peavalud)?
- 18) Mõningates riikides on kindlustussektoril osaline vastutus liiklusõnnetuste ärahoidmisel. Kas ka Eesti kindlustussektoril on võimalus õnnetuste ennetamisele kaasa aidata. Kuidas?
- 19) Milline on Teie üldine hinnang Eesti liikluskindlustuse olukorrale võrreldes teiste Balti riikidega?

Lisa 2. Küsimustik kindlustusseltsidele

- Mis on Teie ametinimetus?
- Milline on Teie poolt esindatava kindlustusseltsi turuosa? Antud küsimustik on anonüümne ja Teie isik ning kindlustusselts ei ole tuvastatavad.
 - Alla 10%
 - Üle 10%

I teemaplokk. Kindlustusselts ja Eesti liikluskindlustuse turg

1. Kui oluline on, et Teie selts pakub liikluskindlustust Eesti turul?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole oluline“ ja 10 „väga oluline“

2. Mis roll on liikluskindlustusel Teie seltsi jaoks?

- Peab tagama piisava kindlustusmaksete mahu ja kasumi
- Loob kindlustusmaksete mahu, mis võimaldab katta püsikulud ja saavutada turuosa
- Tegemist on vältimatu kindlustusliigiga, et rahuldada klientide nõudmisi, kuid ei ole oluline kindlustusmaksete mahu saavutamiseks, kasumi teenimiseks ega kliendibaasi loomiseks
- Loob kliendibaasi, millele on võimalik teha teiste toodete pealemüüki
- Ei soovi vastata
- Muu

3. Kui oluline on, et liikluskindlustus on Teie seltsi jaoks kasumlik?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole oluline“ ja 10 „väga oluline“

4. Mis on peamised edutegurid tänases konkurentsiolukorras liikluskindlustuse turul (palun valige 2 tähtsamat)?

- Hinnamudelite edasiarendamine, uute hinnastamistehnoloogiate rakendamine
- Hüvitiste suuruse kontroll kahjukäsitluse käigus
- Kindlustuskelmuste parem avastamine
- Üldine kulutõhusus
- Aktiivne turundus
- Seltsi oma müügikanalite arendamine

Lisa 2 järg

- Maakleritega koostöö parandamine
- Ei soovi vastata
- Muu

5. Milline on Teie hinnangul Eesti turu konkurentsitase liikluskindlustuse pakkumises?

Skaala 1-10, milles 1 on „konkurentsitase on madal“ ja 10 „konkurentsitase on kõrge“

6. Milline on Teie hinnangul kõige tähtsam tegur liikluskindlustuses kindlustusseltsi valikul?

- Hind
- Kättesaadavus
- Seltsi maine (ka OKA juhtumite hüvitamine)
- Lisateenused
- Ei soovi vastata
- Muu

7. Milline on Teie hinnangul klientide lojaalsus liikluskindlustuses?

Skaala 1-10, milles 1 on „kliendid ei ole lojaalsed“ ja 10 on „kliendid on lojaalsed“

8. Milline on Teie hinnang liikluskindlustuse praeguse hinnastamise kohta (keskmiselt) Eesti turul?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole piisavalt hinnastatud“ ja 10 on „üle hinnastatud“

9. Kas liiga madalate turuhindade korral oleksite valmis loobuma liikluskindlustuse turuosast?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei oleks valmis loobuma“ ja 10 on „oleksime valmis loobuma“

10. Milline on Teie hinnang Eestis kehtivate liikluskindlustuse hüvitiste piirmäärade kohta?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole piisavad“ ja 10 on „on piisavad“

11. Eesti liikluskindlustuse turg oli pikalt kahjumis. Millest tulenes Teie hinnangul selline olukord?

12. Kuidas selliseid olukordi edaspidi vältida?

13. Milliseid arenguid näete Eesti liikluskindlustuse turul lähima 10 aasta jooksul (ka *usage-based insurance*, telemaatika)?

Lisa 2 järg

II teemaplokk. Reservid

14. Kas Teie arvates on kindlustusseltside poolt loodud kahjunõuete eraldised piisavad kõigi tulevaste väljamaksete katmiseks?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole piisavad“ ja 10 on „eraldised liiga suured“

15. Mis võivad Teie hinnangul olla põhjused, miks Eesti liikluskindlustuse reservid ei ole hetkel piisavad (palun valige 3 tähtsamat)?

- Algne kahjusumma on määratud valesti
- Ei ole piisavalt arvestatud kannatanute tervises seisundi halvenemisega tulevikus
- Suremuse hinnangud ei ole korrektsed
- Inflatsiooni hinnangud ei ole korrektsed
- Investeeringute tootlus ei vasta diskonteerimise määrale
- Kannatanute teadlikkus kasvab ajas
- Kohtupraktika kujunemine kannatanute kasuks
- Regulatsioonide muutumine kannatanute kasuks (sh regulaatorite mõju)
- Puudub piisav ajalooline kogemus kahjunõuete arengu täpselt hindamiseks
- Reservid on piisavad
- Ei soovi vastata
- Muu

16. Kas turuosalisel on huvitatud eraldiste võimalikult täpselt hindamisest?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole huvitatud“ ja 10 on „on huvitatud“

17. Kas Teie seltsi hinnang kahjunõuete eraldiste täpsusele on parem turu keskmisest?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole parem“ ja 10 on „on parem“

18. Kuidas maandate liikluskindlustuse „long-tail“ iseloomust tulenevaid riske?

- Liikluskindlustuse mahu või portfelli osatähtsuse osas on seatud piirmäär
- Kasutusel on ulatuslik edasikindlustuse kaitse
- Hind peab sisaldama piisavat "puhvrit"
- Kahjunõuete eraldised võtavad piisavalt arvesse ka negatiivseid arenguid

- Ei soovi vastata
- Muu

19. Kas kasutate reservide arvestamisel ja loomisel mõistet IBNER (incurred but not enough reported)?

- Kasutame
- Ei kasuta
- Veel ei kasuta, kuid plaanime rakendada
- Ei soovi vastata
- Muu

20. Kas oleksite valmis loobuma liikluskindlustuse osutamisest, kui Teie seltsi peaks tabama šokk seoses kahjunõuete eraldise järsu suurenemisega?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei oleks valmis loobuma“ ja 10 on „oleksime valmis loobuma“

III teemaplokk. Kitsaskohad liikluskindlustuse turu toimimisel

21. Kui suureks probleemiks on Teie hinnangul kindlustuskelmused liikluskindlustuses?

Skaala 1-10, milles 1 on „ei ole suur probleem“ ja 10 on „tegemist suure probleemiga“

22. Millised on peamised kelmused, mis esinevad liikluskindlustuse raames?

23. Kuidas vältida kindlustuskelmuseid?

- Turuülene andmebaas kelmidest
- Parema väljaõpe kahjukäsitlejatele
- Kindlustusuurijatega koostöö tegemine
- Teavitustöö tegemine (näiteks artiklid meediaväljaannetes)
- Hea koostööpartnerite võrgustik
- Ei soovi vastata
- Muu

24. Milliseid kitsaskohti näete veel Eesti liikluskindlustuse turu toimimisel?

Lisa 3. Küsimustik edasikindlustajatele

- 1) Kui kaua Te olete pakkunud edasikindlustamise teenust Eesti kindlustusseltsidele? Milline on kindlustusseltside, kellele Te pakute edasikindlustamise teenust, ligikaudne turuosa? (*How long have you been reinsuring Estonian insurance companies? What is the estimated market share of the companies you provide reinsurance?*)
- 2) Milline on Teie üldine hinnang Eesti liikluskindlustuse turule? Kas edasikindlustajate silmis on tegemist hea/eduka turuga? (*What is your general opinion about the Estonian MTPL market? Is it considered to be a good/successful market for reinsurers?*)
- 3) Kuidas näeb Teie ettevõtte Eesti liikluskindlustuse turgu – kas tegemist on eraldiseisva turuga või hoopis suurema regiooni osaga? Mis ulatuses mõjutavad spetsiifilised Eestiga seotud probleemid mõjutavad Teie lähenemist Eestis tehtavale ärile? (*How is the Estonian market seen by your company – is it a separate market or a part of a bigger region; If the latter is correct, how much specific Estonian issues impact your approach towards business written/developed in Estonia.*)
- 4) Eesti liikluskindlustuse turg on mitmeid aastaid teeninud kahjumit. Mis on Teie hinnangul põhjustanud antud olukorra? (*Estonian MTPL market has been loss-making for many years. What has caused this situation in your opinion?*)
- 5) Milliseid riske Te näete Eesti liikluskindlustuse turul? Kas need on spetsiifilised ja seotud ainult Eestiga või sarnanevad ka teiste turgudega? Kuidas Te klassifitseeriksite need riskid (näiteks konkurentsiga seotud, kompetentsuse/kogemuste puudumine, õiguslik keskkond, kahjueraldiste määramise täpsus, intressikeskkond, inflatsioon, sotsiaalmajanduslik jne)? (*Which kind of risks do you see at the Estonian market? Are these Estonian specific or similar to other markets? How you would classify those risks; e.g. competition related; lack of competence/experience; legal environment; reserving accuracy; interest rate environment; future inflation; socio-economical etc.*)
- 6) Raskete isikukahjude puhul kasutatakse Eestis annuiteethüvitamist ja ühekordsed väljamaksed ei ole seejuures võimalikud. Milline on Teie kui edasikindlustaja arvamus antud praktikast? Milline oleks Teie eelistus ja miks? (*Major bodily*

injury claims are paid out as annuities in Estonia and lump-sum payouts are not possible. What is your view as an reinsurer to that practice? What would be your preference and why?)

- 7) Kas Te näete seda realistliku stsenaariumina, et Teie ettevõtte lõpetab Eesti liikluskindlustuse turul tegutsemise või vähendab äri mahtu? Millised oleksid selle olukorra tekkimise põhjused ning kas need oleksid seotud Eesti turuga või oleks tegemist arengutega suuremas regioonis? *(Do you see it as a realistic scenario that your company might stop covering Estonian market or will reduce available capacity for this market. What could be the reasons and could it be related to the Estonian market or rather with developments in a bigger region?)*
- 8) Kuidas Te näete Eesti liikluskindlustuse turu arengut 10 aasta pärast? *(How do you see the development of Estonian motor insurance market in 10 years?)*

Lisa 4. Võimalikud vastused Eesti liikluskindlustuse turu väljakutsetele

Liikluskindlustuse kommodifitseerimine ehk kaubastumine	<ul style="list-style-type: none"> • Kasvatada klientide seas lojaalsust lisahüvede või lojaalsusprogrammide kaudu • Võimalikult lihtne poliiside soetamine ning pikendamine
Suured kahjud välismaal	<ul style="list-style-type: none"> • "Tunne oma klienti" põhimõte ehk omada ülevaadet välisriikidest, kuhu kliendid autoga sõidavad (nt UBI abil) ja hinnastada poliise vastavalt sellele • Koostöö edasikindlustajate ja välisriikide liikluskindlustuse fondidega
Kannatanute teadlikkuse kasv	<ul style="list-style-type: none"> • Olla proaktiivne isikukahjude hüvitiste pakkumisega • Ühtlane tegutsemine seltside poolt • Arvestada sellega poliiside hinnastamisel
Piisava ajaloolise kogemuse puudumine suurte kahjude hüvitamisel	<ul style="list-style-type: none"> • Koostöö välisriikide liikluskindlustuse fondidega • Edasikindlustajate kaasamine kahjukäsitluse protsessi • Jagada kogemusi seltside ja LKF-ga, et oleks võimalik üksteiselt õppida
Meditsiini areng	<ul style="list-style-type: none"> • Tuleb arvestada suuremate kulude ja eluea pikenemisega juba varakult • Teha koostööd kindlustusseltside vahel • Teha koostööd teiste riikidega, kus meditsiinikulud on juba kasvanud
Eraldiste täpne moodustamine	<ul style="list-style-type: none"> • Võtta arvesse minevikus saadud kogemusi ja õppetunde, võtma kasutusele IBNER-i • Koostöös LKF-ga vaatama üle nüansse, mis võivad tulevikus muutuda • Võtta arvesse teiste riikide kogemusi, kus liikluskindlustuse turg on pikema ajalooga
Autonoomsete sõidukite kasutuselevõtt	<ul style="list-style-type: none"> • Olla valmis reageerima muutustele ning olema paindlik

Allikas: autori koostatud

SUMMARY

THE CHALLENGES OF ESTONIAN MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE MARKET

Maria Yastrebinskaya

According to Estonian Motor Insurance Act motor insurance is compulsory insurance which purpose is to compensate Third Parties circumscribed losses as fast as possible and fully. The main goal of compulsory motor insurance is to protect suffered persons and provide quick and fair compensations which are not related to the liable party's financial situation. The protection of liable parties is also important because motor insurance policy covers losses which have been caused to the Third Party and it saves liable party from the material hardships and insolvency. That is why compulsory motor insurance has important social role which protects people from property losses, traumas and extensive financial expenses.

With the first six months of 2016 motor insurance companies suffered from 4.4 million euros of loss. In 2017 Estonian motor insurance market was still loss-making, but the loss was 1.7 million euros. This picture shows that motor insurance market works the best way for clients and they do not pay too much for the insurance coverage. From the perspective of insurance companies there were some errors in the functioning of the market and expenses of the insurance companies were bigger than earned incomes. Author thinks that it is actual problem which needs more detailed examination.

General situation, pricing aspects and challenges of motor insurance are important not only for the insurer but also for the policyholders because they strongly affect insurance premiums which are paid by the insureds and compensations paid to the Third Parties of the motor accidents. Besides that, insurance companies have also played socio-economical role because they offer jobs for insurance sector workers and also cooperating partners.

The aim of this research paper was to find out Estonian MTPL insurance market's main challenges. As the market has been loss-making, then the author tries to find out what motivates insurance companies to participate in the market. Market's loss is obviously a problem for the insurance companies, thus, it is important to find reasons of the loss and possibilities to avoid such situations in the future.

The author has set the following research tasks to reach the goal:

- to find out the principles of MTPL insurance performance;
- to explain basics of the pricing of MTPL policies;
- to find out which factors affect the functioning of motor insurance market;
- to give overview of the development of Estonian motor liability insurance market in past years;
- to compile questionnaires and carry out interviews, also send questionnaires to the participants of Estonian motor liability insurance market;
- analyze and discuss results;
- to draw conclusions concerning main challenges of Estonian motor insurance market.

Motor Third Party Liability insurance is the important source of business and there is always considerable competition and cyclical variations of results in the market. The main components of motor insurance are legal structure, actuarial science, contingency reserving, claims handling and information service and reinsurance. The main participants of the motor insurance market are policyholders, insurance companies, guarantee fund, conciliation body, courts, reinsurers and brokers.

Insurance is contractual relationship between policyholder and the insurer where policyholder is paying insurance premiums to insurer and insurer is therefore providing financial help in case of a motor accident. Insurance companies need to earn enough premiums to cover expected claims and also other costs which are related to the insurance providing. As for every business company, it is also important to insurance companies to be profitable.

It is quite challenging for insurance companies to assess insurance premiums because they need to evaluate the price of their product before they know what are the factors which formulate the final price. Besides, they also need to evaluate costs of future claims and market competition plays also important role in evaluating the price. In order to assess cost of cover as accurately as possible, insurers create claim reserves which reflect costs of future claims. Thereby, it may take several years to handle some cases. In theory, there should be enough reserves to cover all insurance company's obligations. Reserves are divided into three groups: reserves for cases which have been reported but which are not paid for (RBNS); reserves for incurred but not reported cases (IBNR) and reserves for incurred but not enough reported claims (IBNER).

There are two types of claims in motor insurance: short-term liability and long-tail liability claims. In case of long-tail liability claims there is a long handling period and claims are usually related to annuity payments in case of personal injuries or to environmental damages. Long-tail liability claims lead to uncertainty and thus, these are always challenging for the insurer. Short-term liability claims usually incur after the property damage.

Numerous factors and situations affect MTPL markets. These factors may be influenced by the market, not affected by the market or be affectable by the market. For instance, factors which are affected by the motor insurance market are the existence of automated database and level of competition. Factors and situations which are not influenced by the market are the standard of living, number of vehicles on the roads, people's driving habits, economy cycles, inflation, structure of vehicle market, technological development and government regulations. Participants of motor insurance market may affect moral hazard, number and extent of fraudulent cases and road safety. The last one can be influenced through damage prevention.

In the empirical part of the research, the author gave short overview of the Estonian motor insurance market, analyzed the reports of Estonian motor insurance market technical results between 2011-2019 and presented viewpoints of Estonian Motor Insurance Fund specialists, Estonian insurance companies and reinsurers who are operating on the Estonian motor insurance market.

Estonian MTPL market is considerably small in terms of volumes, although, it forms 27,7% of all non-life insurance products premiums in Estonia. Estonian motor insurance market is special because many Estonian insurance companies are represented in the other Baltic countries, thus ambitions are set according to the strongest position in one of the countries. Besides that, many companies belong to foreign corporations and this skyrockets competition up because mother companies are assuming important market share because it is small market in Estonia and these mother companies are usually leaders of their home markets.

Competition in Estonian MTPL market is remarkably high. The specificity of Estonian insurance market is in its transparency and insurance companies need to make an effort to survive in such environment. Clients of motor insurance market are not loyal and while buying insurance policies they are mostly oriented on good price. That is why competition is increasing even more due to the work of insurance brokers because they operate in price based sales channels.

Estonian insurance market is quite complicated for reinsurers. As successful performance of reinsurers depends mostly on successfulness of the insurance company, then reinsurers are vigilant whether there are any losses occurred in Western Europe and which include also personal damages. Compensation limits in Estonia are not as high as in Western Europe and losses which occur there may be reasons for high claims for reinsurers which might be difficult to cover with the motor liability insurance premiums in Estonia. Because of low retention limits and low MTPL policy prices it is more complicated to find reinsurers for Baltic insurance market and especially in XOL reinsurance treaty. There are many reinsurance companies who do not want to join reinsurance programs with low priorities and that is why there is limited amount of reinsurance companies who are ready to operate in the Estonian motor insurance market.

As previously mentioned, Estonian motor insurance market was loss-making for many years. Market cash flow (incomes minus costs) were mostly positive. Loss was caused by the combination of many factors. One of the reasons was the change of the reserves. As the reserves were growing since 2012, this in turn has caused downturn of the market profitability. Important role was also played by economic growth, competition, lower opportunities from earning money from investments, incompetence in pricing,

prioritizing market share more than being profitable, competition in broker channel, commoditization of the motor insurance market and also by newcomers. In order to avoid similar situations in the future it is important for insurance companies to be wiser in pricing policies, uncertainty should be taken into account, to practice disciplined risk management, to understand the nature of the reserves, look into the mirror e.g. be more critical to themselves and increase client loyalty towards motor insurance policies. On the other hand, market cyclicality and therefore cyclical fluctuation of the results are characterizing factors of MTPL insurance market and this means that situation in Estonian motor insurance market is not that serious.

Motor liability insurance is business with long-tail liabilities. In Estonia the assessment of reserves and also uncertainty while assessing these reserves are strongly affected by the fact that bodily injury claims are paid out as an annuities. For example, inflation (for example, it affects consumer price index) should be taken into account while assessing final cost of the claims. In this case, reserves are being overlooked all the time and also renewed when needed. In the future, the risk is seen in the reserves for medical expenses because the salaries of medical workers and also the prices for the medical equipment and technologies are predicted to be increasing and that is why invoices for the bodily injury claims will be bigger. In Estonia, the growth As bodily injury claims are paid out as an annuities in Estonia, then it is a factor which affects

The commoditization of the market, huge losses abroad, growth of the awareness of the clients, absence of sufficient experience in handling and compensating huge losses, development of the medicine, incompetence in forming the reserves are seen as challenges of Estonian motor insurance market. In the long run, deployment of autonomous vehicles will be also challenging because it will affect globally the whole motor insurance market.

Estonian motor insurance system is working on the liberalized market with free competition. The current situation of Estonian MTPL market is working in benefit of society and clients. On the one hand, competition is high and it is useful for clients due to the low prices. On the other hand, it creates base for turnover for insurance companies which is useful and gives chance for starting business and gives also base for growing. Motor liability insurance holds up general competition on the insurance market. Insurance

companies are still satisfied with offering motor insurance and are planning to continue. Although, there are challenges for the insurance companies it is still important for the sustainability of the companies to stay on the market and participate in the competition.

This master's thesis is a basis which introduces motor insurance market and factors influencing it. The further development of this topic may be related to any motor liability insurance based topic through the economic viewpoint because motor insurance market has not been previously studied from this viewpoint in Estonia. The author thinks that the topic can be further developed, for example, by studying prevention options for challenges of the market. Efficiency may also be studied in accurate reserves assessment of the IBNER reserving methodology on the example of the insurance companies who are not using this reservation methodology yet. From the marketing point, it may be reasonable to study how to increase customer loyalty for the motor insurance companies in order to avoid market commoditization.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Maria Yastrebinskaya,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose

EESTI LIIKLUSKINDLUSTUSE TURU VÄLJAKUTSED,

mille juhendajateks on Mark Kantšukov ja Swedbank P&C Insurance ASi juhatuse liige Margus Liigand,

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 3.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Maria Yastrebinskaya
11.08.2020